Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/168[1]
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.3: Fortalecer el mecanismo de planificación para emergencias y la protección del público consumidor para lograr un sistema de aviación resiliente

ESTRATEGIAS PARA LA CONTINUIDAD OPERATIVA Y RESILIENCIA DEL TRANSPORTE AÉREO FRENTE A DESASTRES NATURALES

[Nota presentada por Venezuela (la República Bolivariana de) y apoyada por 16 Estados miembros de la CLAC[2]]

RESUMEN

En esta nota se presenta la experiencia de Venezuela (República Bolivariana de) frente a los eventos sísmicos del 24 de junio de 2026, destacando cómo una respuesta inmediata basada en el uso estratégico de aeropuertos alternos evitó la interrupción de la conectividad aérea nacional e internacional y cómo la continuidad del transporte aéreo durante y después de un desastre natural es vital para garantizar la asistencia humanitaria y la conectividad aérea.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) incentivar a los Estados a integrar programas de capacitación continua en Gestión de Crisis y Adaptabilidad Operacional dentro de los planes de instrucción del personal, reconociendo al talento humano como el pilar fundamental de la sostenibilidad del servicio; y
b) solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) desarrollar un Manual sobre la Resiliencia de la Conectividad Aérea ante Desastres Naturales y a considerar la inclusión de lineamientos enfocados en la simplificación de procedimientos regulatorios. Dicha simplificación deberá permitir el otorgamiento, en un lapso de 72 horas, de derechos de tráfico temporales y ajustes de ruta a las líneas aéreas afectadas por la inhabilitación del aeropuerto principal.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo*
Repercusiones financieras:	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio están sujetas a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2028 y/o contribuciones extrapresupuestarias y/o contribuciones voluntarias, como las del Fondo Voluntario de Transporte Aéreo.
Referencias:	Anexo 9 - *Facilitación* Anexo 11 - *Servicios de Tránsito Aéreo* *Manual de gestión colaborativa de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM)* (Doc 9971)

[1] La versión en español fue proporcionada por Venezuela (República Bolivariana de).
[2] Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los eventos naturales de gran magnitud representan un riesgo sistémico recurrente para la aviación civil mundial. Ya sea en Estados con redes aeroportuarias monocéntricas o multicéntricas, la pérdida repentina de capacidad operacional en uno o varios aeropuertos nodo (*hubs* principales) genera efectos en cadena que comprometen la conectividad regional, desestabilizan los flujos de carga y saturan la capacidad de gestión del tránsito aéreo (ATM) en la región de información de vuelo (FIR) adyacentes. El 24 de junio de 2026, un doblete sísmico, de magnitudes 7.2 y 7.5, afectó la zona norte del territorio venezolano, obligando a la activación inmediata de los protocolos de evaluación de daños e infraestructura del Aeropuerto Internacional "Simón Bolívar" de Maiquetía, principal aeropuerto del país, el cual sufrió daños significativos limitando su capacidad.

1.2 La oportuna reacción y la capacidad de reorganizar los flujos de tráfico aéreo se fundamentaron en la cooperación técnica. El apoyo prestado por los Estados vecinos permitió contrarrestar los efectos de la contingencia y mantener la operatividad continua del espacio aéreo venezolano sin interrupciones severas en la conectividad.

2. ANÁLISIS

2.1 Ante la suspensión temporal de un Centro de Control de Área (ACC) o la inoperatividad de un aeródromo estratégico, la resiliencia del sistema global depende de la capacidad de transferencia ordenada de tráfico a las FIR colindantes. En el caso de estudio, el evento sísmico generó una suspensión temporal de 19,5 horas en los servicios del ACC de Maiquetía. Sin embargo, la operatividad continua de las antenas y servidores de respaldo evitó la pérdida de comunicaciones y vigilancia, permitiendo a un equipo de cinco controladores aéreos ejecutar el plan de contingencia y transferir de forma segura las aeronaves en frecuencia hacia las FIR adyacentes (Bogotá, Barranquilla, San Juan, Amazónico, Georgetown, Piarco y Curazao), mientras que los controles de aproximación locales mantuvieron la gestión del tráfico doméstico. Ante la imposibilidad temporal de emitir avisos oficiales desde la oficina local, se articuló con la Oficina Regional de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para canalizar la publicación de un aviso a los navegantes (NOTAM) control de tránsito aéreo (ATC) Zero por contingencia de evacuación, el cual fue emitido y posteriormente extendido de manera solidaria por la Administración de Aviación Civil (CAA) de Colombia a solicitud del Estado venezolano. Tras el restablecimiento de las conexiones la mañana del 25 de junio de 2026, la oficina NOTAM internacional de Venezuela (República Bolivariana de) recuperó su conectividad.

2.2 En paralelo a estas acciones de navegación aérea. dentro de las primeras 48 horas, la autoridad aeronáutica venezolana, en coordinación con las líneas aéreas nacionales e internacionales y las autoridades aeroportuarias, inició la reorganización de las rutas afectadas hacia cuatro (4) aeropuertos alternos que no sufrieron daños, a saber: Aeropuerto Internacional Arturo Michelena (SVVA), Aeropuerto Internacional General José Antonio Anzoátegui (SVBC), Aeropuerto Los Tacariguas (SVBS) y Base Aérea El Libertador (SVBL).

2.3 En el caso específico de SVBL, y como parte de las acciones estratégicas para ampliar la capacidad receptora de la red de alternos, se ejecutó la transición operacional de su infraestructura militar a uso mixto. Este proceso culminó con la emisión del NOTAM de activación comercial y la incorporación oficial de las especificaciones del aeródromo en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

2.4 Esta estrategia permitió que, en un lapso de tan solo 8 días, se alcanzara la reestructuración del 84 por ciento de las rutas nacionales y del 73 por ciento de las internacionales, garantizando la continuidad del servicio público de transporte aéreo, minimizando el impacto sobre los pasajeros y manteniendo la atención ininterrumpida a las operaciones de carga.

2.5 Asimismo, se priorizó la articulación y expedición de permisos para los vuelos de asistencia y ayuda humanitaria internacional, garantizando el flujo continuo de personal de rescate, material médico y suministros de emergencia a través de los nodos aeroportuarios habilitados.

2.6 La continuidad de la conectividad aérea se fundamentó en tres pilares de gestión de resiliencia:

i. **Activación inmediata de aeropuertos alternos**: redireccionamiento coordinado de vuelos de pasajeros y de carga hacia terminales alternas funcionales con capacidad técnica e infraestructura adecuada.

ii. **Flexibilidad en el control de tráfico aéreo (ATC):** reconfiguración rápida de los sectores de control de espacio aéreo y rutas de contingencia para absorber el incremento transitorio de tráfico en aeropuertos secundarios.

iii. **Evaluación técnica en tiempo real:** inspección de pistas, calles de rodaje, torres de control y sistemas de ayuda a la navegación para descartar daños estructurales antes de la reanudación paulatina de la infraestructura principal.

iv. **Coordinación interinstitucional:** comunicación continua entre la autoridad aeronáutica, aerolíneas y autoridades aeroportuarias.

2.7 Lecciones aprendidas:

a) La designación previa y actualización constante de la capacidad de aeropuertos alternos es clave para absorber picos repentinos de demanda.

b) La resiliencia no se limita a la infraestructura física, sino a la adaptabilidad del personal operacional. La gestión de crisis y la flexibilidad normativa permitieron reconfigurar flujos aéreos de forma segura bajo condiciones de alta incertidumbre.

c) La sostenibilidad del sistema aeronáutico ante desastres depende del bienestar, relevo oportuno y contención del personal técnico que gestiona la emergencia, garantizando que la respuesta operacional sea mantenible en el tiempo sin agotar las capacidades humanas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La resiliencia en el transporte aéreo trasciende la resistencia física de las pistas y terminales; reside en la adaptabilidad, competencia y flexibilidad del factor humano. El éxito en la reorganización de rutas y la redistribución del tráfico aéreo durante las primeras 48 horas evidenció que la infraestructura por sí sola no responde a una crisis: son las personas, sus capacidades y la cultura organizacional las que viabilizan los planes de contingencia. Por ello, la inversión continua en la preparación del talento humano resulta indispensable para garantizar la continuidad del servicio público sin comprometer la seguridad operacional.

3.2 Los desastres naturales continuarán representando un desafío crítico para la aviación global. En tal sentido, transformar las lecciones operativas permitirá a la comunidad aeronáutica mundial actuar con mayor cohesión, garantizando que el transporte aéreo se mantenga como la arteria vital e indestructible del desarrollo y auxilio de nuestras naciones. Por lo tanto, el desarrollo de un Manual sobre Resiliencia de la Conectividad Aérea ante Desastres Naturales como guía técnica, se alinea directamente con la visión estratégica de la OACI de garantizar la capacidad, eficiencia y continuidad del sistema de navegación aérea mundial, respondiendo a la necesidad de dotar a los Estados lineamientos estandarizados para:

a) planificar la respuesta operativa coordinada con aeropuertos alternos y redes secundarias;

b) otorgar flexibilidad regulatoria temporal a los operadores aéreos para mantener la conectividad; y

c) salvaguardar las cadenas de suministro críticas mediante mecanismos armonizados de facilitación y coordinación regional.

— FIN —