Organización de Aviación Civil Internacional

**NOTA DE ESTUDIO**

ATConf/7-WP/183
25/9/26
**(Nota de información)**
**En español únicamente**

# 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**

## FORTALECIMIENTO DE LA RESILIENCIA GLOBAL Y CONTINUIDAD OPERATIVA ANTE DESASTRES NATURALES: LECCIONES APRENDIDAS DE LA EXPERIENCIA DE VENEZUELA Y ASISTENCIA TÉCNICA DE LA OACI PARA LA RECUPERACIÓN SOSTENIBLE DE LA INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

(Nota presentada por la República Bolivariana de Venezuela con el apoyo de 15 Estados miembros de la CLAC)[1]

**RESUMEN**

La presente Nota Informativa expone las lecciones aprendidas, la evaluación de impacto y los desafíos operativos identificados tras el evento sísmico del 24 de junio de 2026 en la República Bolivariana de Venezuela, el cual afectó de forma severa la infraestructura los servicios de navegación aérea del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía. Partiendo de esta experiencia crítica, se propone un marco de referencia pragmático y replicable para fortalecer la resiliencia sistémica del transporte aéreo global frente a desastres naturales de gran escala. Adicionalmente, pasar de una estrategia centrada únicamente en la respuesta a la crisis (gestión reactiva) a una centrada en la adaptación y resistencia previa de los sistemas (gestión proactiva, preventiva y estructural).

La Nota enfatiza la necesidad imperiosa de activar y priorizar los mecanismos de asistencia técnica, cooperación e infraestructura de la OACI, orientados a la recuperación segura, eficiente, resiliente y ambientalmente sostenible de la infraestructura aeronáutica afectada por desastres naturales.

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Impacto del Evento Sísmico en la Infraestructura Aeronáutica Nacional

1.2 El 24 de junio de 2026, la República Bolivariana de Venezuela fue afectada por un evento telúrico de gran magnitud que ocasionó perturbaciones de consideración en las infraestructuras estratégicas del país. El sector de la aviación civil sufrió daños directos en componentes críticos de la navegación aérea, sistemas de radionavegación y telecomunicaciones aeronáuticas, instalaciones de terminales de pasajeros y carga, así como en las superficies de rodaje y plataformas.

[1] Belice, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay.

1.3 La intensidad de la emergencia comprometió de manera inmediata las capacidades operativas estándar en los principales nodos aéreos del territorio nacional, obligando a la Autoridad Aeronáutica Nacional a activar de forma urgente planes de contingencia para preservar la seguridad operacional y la conectividad aérea.

1.4 El Rol Estratégico del Aeropuerto Internacional Simón Bolívar de Maiquetía (SVMI) quedó severamente afectado en el lado aire y tierra. El cual representa la principal puerta de entrada y salida del tráfico aéreo internacional de Venezuela, constituyendo además el centro neurálgico (hub) de interconexión y redistribución de pasajeros y carga hacia toda la red de aeropuertos nacionales.

1.5 El restablecimiento pleno de sus operaciones bajo estándares internacionales de seguridad operacional (Safety), seguridad de la aviación (AVSEC), sostenibilidad ambiental y eficiencia resulta una condición indispensable e insustituible para:

a) garantizar el establecimiento y fluidez de corredores aéreos de ayuda humanitaria, traslado de equipos de rescate y suministro de insumos médicos de emergencia;

b) reactivar las cadenas de suministro comercial, el correo aéreo y el comercio exterior; y

c) asegurar la conectividad aérea con altos niveles de seguridad, contribuyendo directamente a la estabilidad socioeconómica de la región.

1.6 La Transformación de una Crisis Nacional en un Insumo de Cooperación Multilateral. Los eventos naturales catastróficos no reconocen fronteras políticas ni administrativas. La interrupción parcial o total de las operaciones en un aeropuerto estratégico de la escala de Maiquetía genera un efecto dominó que perturba la fluidez de las rutas aéreas regionales en Sudamérica y el Caribe.

1.7 Por consiguiente, la experiencia derivada del evento del 24 de junio de 2026 ofrece a la comunidad aeronáutica internacional una oportunidad valiosa para evaluar los mecanismos actuales de resiliencia, identificando brechas en la respuesta inmediata y formulando recomendaciones de aplicación universal para los Estados miembros expuestos a riesgos geológicos similares.

## 2. ANÁLISIS

2.1 Evaluación de las Áreas Críticas de Afectación y Respuesta Contingente

2.2 Las acciones inmediatas aplicadas por la Autoridad Aeronáutica Venezolana permitieron mitigar riesgos catastróficos y mantener operaciones mínimas de emergencia. No obstante, el diagnóstico técnico post-evento evidenció la necesidad de intervenir de manera profunda en tres pilares fundamentales:

a) integridad Estructural y Pistas: Evaluación especializada mediante ensayos no destructivos en pistas de aterrizaje, calles de rodaje, estructuras de torre de control y edificaciones terminales para garantizar su capacidad de carga y resistencia ante réplicas;

b) redundancia de los Servicios de Navegación Aérea: Reconfiguración de las radioayudas degradadas, migración acelerada hacia procedimientos basados en la performance (PBN) y despliegue del ACC y sistemas CNS/ATM;

c) sostenibilidad y Eficiencia Energética: Implementación de fuentes distribuidas y renovables de energía para asegurar la autonomía operacional ininterrumpida de los subsistemas de iluminación de pista (ALS) y radares ante colapsos de la red eléctrica nacional; y

d) elaboración de planes de contingencia para garantizar la conectividad aérea, mediante reorganización de rutas y la redistribución del tráfico aéreo.

2.3 El Valor Agregado del Acompañamiento Técnico de la OACI fue de gran ayuda para apoyar la resiliencia y adaptación post sismo.

2.4 La magnitud de la reconstrucción requerida excede las respuestas operativas de corto plazo y exige la aplicación rigurosa de las directrices de los planes globales de la OACI: el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), el Plan Global de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP).

2.5 En este contexto, la intervención de la Dirección de Apoyo a la Implementación y Desarrollo de Capacidades (CDI) de la OACI se configura como el pilar central para articular:

a) misiones de Diagnóstico Integral: Despliegue de expertos internacionales multidisciplinarios en ingeniería aeroportuaria, navegación aérea y gestión de riesgos que fue desarrollado por un equipo de la oficina SAM de la OACI;

b) certificación y Recertificación Operativa por parte de la autoridad aeronáutica del Estado con el acompañamiento de la OACI: Garantía de que las obras de rehabilitación y las nuevas infraestructuras cumplan con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (especialmente Anexos 10, 11 y 14); y

c) fortalecimiento del Talento Humano: Capacitación especializada del personal técnico y administrativo en continuidad del negocio (Business Continuity Management) y gestión de crisis aeroportuarias.

2.6 Propuesta de un Protocolo Marco de Respuesta Inmediata ante Desastres para Estados Miembros.

Con base en la lección aprendida por Venezuela, se evidencia que los Estados requieren un mecanismo multilateral estandarizado que se active de forma automática tras una catástrofe natural. Este marco debe contemplar:

a) módulos preaprobados de asistencia técnica y auditoría rápida de seguridad operacional y seguridad de la aviación;

b) flexibilización temporal de acuerdos de transporte aéreo y derechos de tráfico para facilitar vuelos de socorro, evacuación y humanitarios;

c) adaptación y Resistencia de la Infraestructura Física (AGA / Aeródromos) Consiste en revisar y actualizar los criterios de diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura crítica aeroportuaria para soportar las nuevas magnitudes de eventos meteorológicos y geológicos y

d) marcos Normativos y Directrices Globales de la OACI: Para que los Estados puedan aplicar estos criterios, la OACI debe desarrollar las herramientas normativas que sirvan de guía uniforme. Adicionalmente, actualizar las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de los Anexos 11 (Tránsito Aéreo) y 14 (Aeródromos) para incluir la variable de riesgo geológico y climático en la fase de certificación de proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y aeródromos.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 La integración de un enfoque basado en la resiliencia estructural y la gestión proactiva del riesgo dentro del marco normativo y operativo representa un cambio de paradigma imperativo para la sostenibilidad de la aviación civil internacional. Frente a la creciente frecuencia y severidad de eventos geofísicos y climáticos extremos, la continuidad del transporte aéreo ya no puede depender exclusivamente de planes de contingencia reactivos, sino de sistemas diseñados para resistir, adaptarse y recuperarse con rapidez.

3.2 Garantizar que la infraestructura aeronáutica mundial mantenga su operatividad o se restablezca en cuestión de horas tras un desastre es la condición primordial para salvaguardar la conectividad global, la seguridad operacional y la capacidad de respuesta humanitaria de los Estados contratantes.

— FIN —