Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ATConf/7-WP/184
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
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

NECESIDAD DE INCORPORAR CLÁUSULAS MODELO DE "FUERZA MAYOR SÍSMICA Y CLIMÁTICA" EN LOS ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS (ASA) PARA LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE TRÁFICO Y LA RESILIENCIA OPERACIONAL

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

RESUMEN

La frecuencia e intensidad de los eventos geofísicos (sísmicos) y fenómenos meteorológicos extremos derivados del cambio climático representan una amenaza directa para la infraestructura aeroportuaria, la navegación aérea y la continuidad del transporte aéreo internacional.

Ante situaciones de desastre natural, los operadores aéreos y los Estados se enfrentan a la imposibilidad temporal de ejercer los derechos de tráfico concedidos comercialmente, corriendo el riesgo de caducidad de autorizaciones, pérdida de slots o sanciones contractuales bajo los marcos bilaterales tradicionales.

En esta nota de estudio se propone que la ATConf/7 recomiende a la OACI la actualización de la Política de la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo (Doc 9587) para incluir una Cláusula Modelo de Fuerza Mayor Sísmica y Climática, protegiendo los derechos de tráfico y garantizando la flexibilidad operativa durante contingencias exógenas.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) bilaterales y multilaterales regulan el intercambio de derechos de tráfico, capacidad, frecuencias y acceso a mercados entre los Estados. Tradicionalmente, los (ASA) han contemplado cláusulas relativas a la exención de responsabilidad o cancelación por causas de fuerza mayor centradas en disturbios civiles, conflictos armados o crisis de balanza de pagos.

[1] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay.

1.2 En vista de la frecuencia creciente de eventos climáticos extremos (huracanes, severas perturbaciones atmosféricas, inundaciones costeras) y la ocurrencia impredecible de eventos geofísicos mayoritarios (sismos, erupciones volcánicas con ceniza atmosférica) se ha expuesto la vulnerabilidad jurídica de las operaciones aéreas frente a la alteración de la infraestructura física AGA (Aeródromos, Rutas Aéreas y Ayudas Terrestres) y de navegación aérea (ANS).

1.3 La Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) brinda la oportunidad de armonizar el marco regulatorio económico con las metas globales de sostenibilidad, resiliencia y gestión de riesgos ante desastres de la OACI.

2. ANÁLISIS

2.1 El marco regulatorio del transporte aéreo internacional enfrenta un desafío inédito frente al incremento de desastres naturales y eventos geofísicos de gran escala. Los Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA) tradicionales carecen de salvaguardas explícitas para gestionar las parálisis operativas exógenas, dejando desprotegida la continuidad comercial de los Estados afectados. En este escenario, resulta imperioso evaluar mecanismos jurídicos que resguarden la equidad regulatoria, preserven los derechos de tráfico y garanticen la resiliencia del sector ante contingencias climáticas y sísmicas. Ante tales eventos, la aviación civil presenta los siguientes retos que requieren una debida atención a fin de contar con un sistema resiliente que se describen a continuación.

2.2 Incertidumbre en la asignación de capacidad y slots: Cuando un aeropuerto queda inoperativo o severamente restringido por un evento sísmico o climático severo, las líneas aéreas designadas se ven imposibilitadas de cumplir con los itinerarios aprobados. En ausencia de un marco claro en el ASA bilateral, la falta de uso de las frecuencias puede activar cláusulas de caducidad, pérdida de derechos de histórico de franjas horarias o penalizaciones por incumplimiento de niveles mínimos de servicio.

2.3 Equidad para Estados en desarrollo y zonas de alto riesgo: Los Estados insulares o ubicados en cinturones sísmicos/tropicales enfrentan mayores riesgos de sufrir daños estructurales imprevistos. Un marco preventivo en los ASA evita que la vulnerabilidad geográfica derive en una desventaja comercial o en la vulneración de la presencia de sus operadores nacionales en los mercados internacionales.

3. PROPUESTA DE CLÁUSULA MODELO OACI

3.1 Se propone que la OACI elabore e incorpore en el Doc 9587 el siguiente texto articulado como disposición recomendada para ser adoptada voluntariamente por los Estados en sus acuerdos de servicios aéreos:

> Artículo [X]: Fuerza Mayor Sísmica y Climática
>
> 1. Ninguna de las Partes Contratantes, ni sus líneas aéreas designadas, incurrirán en responsabilidad ni sufrirán la pérdida o caducidad de sus derechos de tráfico, frecuencias o slots asignados, si el incumplimiento o suspensión temporal del servicio regulado en el presente Acuerdo responde directamente a un Evento de Fuerza Mayor Sísmica o Climática.
>
> 2. A los efectos del presente Artículo, se entiende por Evento de Fuerza Mayor Sísmica o Climática cualquier fenómeno geofísico (sismos, maremotos, actividad volcánica) o climático extremo (huracanes, inundaciones o perturbaciones atmosféricas severas) no imputable a la voluntad de las partes que imposibilite temporalmente el uso seguro de la infraestructura aeroportuaria, las aerovías o las instalaciones de navegación aérea.

3. En caso de suscitarse dicho evento:

   a) Las obligaciones de capacidad, frecuencia y horarios pactadas quedarán suspendidas de pleno derecho por la duración del evento y el período razonable de rehabilitación técnica.

   b) Las Autoridades Aeronáuticas de ambas Partes facilitarán autorizaciones de emergencia para la utilización de aeropuertos alternos, rutas provisionales y derechos de tráfico flexibles para mantener la conectividad del Estado afectado.

   c) Las líneas aéreas mantendrán la reserva de sus derechos de histórico sobre las frecuencias y franjas horarias afectadas.

4. CONCLUSIÓN

4.1 Se invita a la Conferencia a:

a) reconocer la importancia de integrar salvaguardas reguladoras explícitas frente a desastres naturales y eventos climáticos dentro de los acuerdos de servicios aéreos bilaterales y multilaterales.

b) fomentar que los Estados garanticen la protección y retención de las franjas horarias (slots) y frecuencias asignadas a los operadores de un país afectado, suspendiendo temporalmente las cláusulas de “úsalo o piérdelo” durante la fase de recuperación nacional.

c) recomendar al Consejo de la OACI la inclusión de la Cláusula Modelo de Fuerza Mayor Sísmica y Climática en el Doc 9587 (Política de la OACI sobre reglamentación económica del transporte aéreo).

d) exhortar a los Estados miembros a considerar la incorporación voluntaria de este principio en la negociación y actualización de sus Acuerdos de Servicios Aéreos (ASA).

— FIN —