



## NOTA DE ESTUDIO

### SEPTIMA 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**

#### PREPARACIÓN INTEGRADA PARA CASOS DE CRISIS Y CONTINUIDAD DE LAS OPERACIONES PARA UN SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL RESILIENTE

(Nota presentada por Qatar)

#### RESUMEN

Las recientes perturbaciones, entre las que se incluyen la pandemia de COVID-19, acontecimientos geopolíticos, perturbaciones operacionales y problemas relacionados con el clima, han puesto de relieve que el ecosistema de la aviación mundial está interconectado y han dejado al descubierto las vulnerabilidades que persisten en diferentes regiones. Estas perturbaciones demostraron que la resiliencia de la aviación depende no solo de la preparación de cada una de las partes interesadas, sino también de la coordinación eficaz en todo el ecosistema de la aviación, incluidos los organismos de reglamentación, las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y otras autoridades. Aprovechando la experiencia adquirida por Qatar durante grandes perturbaciones internacionales, en esta nota se hace hincapié en la importancia de fortalecer marcos de resiliencia integrados, mantener la continuidad de las funciones esenciales de la aviación, mejorar la preparación para las crisis y contar con una flexibilidad reglamentaria y operacional adecuada durante circunstancias excepcionales.

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

- a) reconocer que la resiliencia de la aviación requiere una preparación coordinada en todo el sector de la aviación, que refleje las interdependencias entre los organismos encargados de la reglamentación, las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y otras partes interesadas pertinentes;
- b) alentar a los Estados a establecer mecanismos que permitan la flexibilidad reglamentaria y operacional oportuna en circunstancias excepcionales;
- c) alentar a los Estados a examinar, si corresponde, mecanismos en el marco de los acuerdos de servicios aéreos (ASA) y arreglos conexos entre las autoridades aeronáuticas que facilitan la continuidad y el restablecimiento ordenado de los servicios aéreos internacionales durante crisis y en circunstancias excepcionales, teniendo en cuenta las orientaciones pertinentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI);
- d) alentar a los Estados a considerar la continuidad y el restablecimiento de la conectividad aérea esencial como parte de la planificación de la resiliencia de la aviación y de las estrategias de recuperación; y
- e) solicitar a la OACI que siga prestando apoyo a los Estados mediante el intercambio de enseñanzas adquiridas y mejores prácticas en materia de resiliencia de la aviación y continuidad de las funciones esenciales de la aviación.

|                                   |                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Objetivo estratégico:</i>      | Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo</i> |
| <i>Repercusiones financieras:</i> |                                                                                                                                                                                                |
| <i>Referencias:</i>               | Plan Estratégico 2026–2050 de la OACI<br>Resolución A42-26 de la Asamblea<br>Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021)<br>Comunicación a los Estados EC 2/16 – 24/75             |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los últimos años se han caracterizado por perturbaciones importantes que afectaron al transporte aéreo internacional, entre ellas, la pandemia de COVID-19, los acontecimientos geopolíticos, las restricciones del espacio aéreo, los sucesos relacionados con el clima y las perturbaciones operacionales. Estos sucesos pusieron de manifiesto la profundidad de las interdependencias existentes en el sector de la aviación y resaltaron el carácter sistémico de los riesgos que afectan a la aviación.

1.2 Esta experiencia reveló vulnerabilidades estructurales persistentes y una resiliencia desigual entre regiones, segmentos de mercado y Estados. Si bien algunos sistemas de aviación se recuperaron con relativa rapidez, otros sufrieron interrupciones prolongadas y un restablecimiento más lento de la conectividad esencial. Estos acontecimientos pusieron aún más de relieve la importancia de la preparación, la capacidad de adaptación y los mecanismos de respuesta coordinada.

1.3 Dado que se prevé que el tránsito aéreo internacional se duplique con creces de aquí a 2050, el desarrollo de sistemas de aviación resilientes, capaces de mantener las funciones esenciales durante las perturbaciones será cada vez más importante.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La resiliencia del sector de la aviación va más allá de las capacidades de cada organización. La continuidad del transporte aéreo internacional depende de una coordinación eficaz entre las Administraciones de Aviación Civil, las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea, las aduanas, los servicios de inmigración, las autoridades sanitarias, los organismos de seguridad, las autoridades de relaciones exteriores y otras partes interesadas.

2.2 Las perturbaciones recientes demostraron que los problemas que afectan a un componente del sistema de aviación pueden generar rápidamente efectos en cadena en toda la red. Por consiguiente, la planificación de la resiliencia de la aviación debería adoptar cada vez más un enfoque que abarque todo el ecosistema y refleje la naturaleza interconectada de la aviación internacional moderna.

2.3 Una de las principales lecciones que se desprenden de las crisis recientes es la importancia de mantener las funciones esenciales de la aviación durante los periodos de perturbaciones importantes. Entre estas funciones se pueden incluir operaciones de repatriación, vuelos humanitarios, transporte médico, operaciones de carga en apoyo de cadenas de suministro esenciales, servicios aeroportuarios y de navegación aérea y niveles mínimos de conectividad internacional. La capacidad de mantener o restablecer rápidamente dichas funciones puede contribuir de manera significativa a la resiliencia nacional, la continuidad económica y la cooperación internacional. Por lo tanto, el mantenimiento de los servicios de aviación esenciales debería formar parte integrante de los marcos nacionales de preparación para emergencias y de continuidad de la actividad comercial.

2.4 La experiencia de Qatar ante emergencias de salud pública, restricciones del espacio aéreo regional y perturbaciones relacionadas con la seguridad demostró que una coordinación eficaz entre la Administración de Aviación Civil, las líneas aéreas, los ministerios pertinentes, las embajadas, las autoridades sanitarias y el aeropuerto siempre fue decisiva para restablecer los servicios esenciales, con un transportista nacional y un centro aeroportuario resilientes que fueron clave para mantener la conectividad fundamental.

2.5 Nuestra experiencia con distintos tipos de perturbaciones nos ha demostrado que la resiliencia depende de una estructura de gestión de crisis previamente definida, sostenida por mecanismos de coordinación reglamentarios y diplomáticos consolidados que permitan una respuesta rápida y proporcionada. El enfoque del Grupo Qatar Airways basado en la resiliencia refuerza esta idea: se integra en las operaciones cotidianas, en lugar de activarse únicamente en situaciones de crisis, mediante un seguimiento exhaustivo de los acontecimientos geopolíticos y una planificación proactiva de contingencias basada en hipótesis que protege al público pasajero, el personal y demás partes interesadas y permite tomar decisiones con mayor antelación.

2.6 Este enfoque del Grupo Qatar Airways se puso a prueba durante los graves cierres del espacio aéreo que provocaron la paralización total de las líneas aéreas y la actividad aeroportuaria. La redistribución flexible de la red y la capacidad, los ajustes de rutas, la identificación previa de aeropuertos alternativos y las disposiciones para el estacionamiento de aeronaves, los centros aeroportuarios alternativos y los planes de contingencia para personas pasajeras y tripulaciones varadas (incluidos el transporte transfronterizo y los vuelos de repatriación) resultaron fundamentales para mantener los servicios esenciales.

2.7 La implementación satisfactoria fue posible gracias al esfuerzo conjunto de los proveedores de servicios de navegación aérea, las Administraciones de Aviación Civil, los aeropuertos, los organismos gubernamentales y de defensa, los organismos de transporte público y muchos otros, lo que incluyó mantener un acceso seguro a los corredores, una separación segura entre vuelos, dar prioridad al tránsito esencial en condiciones de espacio aéreo restringido y permitir flexibilidades temporales en el tiempo de servicio de la tripulación. Paralelamente, los organismos gubernamentales y el explotador de aeropuerto mejoraron los procedimientos operacionales y las medidas de seguridad operacional para el público pasajero y el personal de cara a la crisis regional de 2026, incluidas medidas de evacuación del aeropuerto y refugio.

2.8 Asimismo, durante la pandemia de COVID-19, el explotador de aeropuerto de Qatar, en estrecha colaboración con las autoridades sanitarias y de inmigración, estableció un modelo operativo dinámico para ajustar rápidamente los flujos aeroportuarios (de la terminal a la parte aeronáutica y viceversa) y aplicar los requisitos de separación en todos los puntos de contacto del aeropuerto. Se instaló equipamiento específico en zonas críticas del aeropuerto para facilitar la labor de seguimiento del personal sanitario y se aplicaron protocolos de desinfección especializados en todos los puntos de contacto del público pasajero. Además, durante la pandemia, aeronaves de transporte de personas de Qatar Airways se convirtieron en aviones de carga para preservar el acceso a bienes esenciales y suministros médicos cuando la capacidad de carga especializada no podía satisfacer la demanda, mientras que los centros aeroportuarios alternativos y el transporte transfronterizo por carretera mantuvieron los flujos de mercancías cuando se interrumpieron las rutas habituales. Los vuelos chárter de repatriación de Qatar Airways también permitieron que volvieran a casa personas pasajeras que se habían quedado varadas, mientras gran parte de la red mundial de aviación seguía limitada por el cierre de fronteras.

2.9 Los acontecimientos geopolíticos de 2025 y 2026 también sirvieron para extraer lecciones en materia de mando y control, continuidad de la actividad comercial, planificación de contingencia, resiliencia del personal, comunicación en situaciones de crisis, coordinación con las partes interesadas y recuperación. La incorporación de lo aprendido en el marco institucional fortaleció la preparación de la aviación de Qatar y el marco de resiliencia del Grupo Qatar Airways.

2.10 En todos los casos, la recuperación se logró gracias a la misma actuación coordinada entre varios organismos, con el restablecimiento de los servicios por etapas y la comprobación de la preparación antes de volver a las operaciones normales. Esto refuerza la importancia de integrar medidas de resiliencia previamente acordadas en los marcos nacionales e internacionales de la aviación, en lugar de elaborarlas de nuevo ante cada crisis.

2.11 En las recomendaciones derivadas de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se recalca la importancia de la preparación ante crisis, la planificación de la continuidad de la actividad comercial, el intercambio de información, la gestión coordinada de riesgos y el mantenimiento de las funciones esenciales de la aviación. Estos principios siguen siendo muy pertinentes para las futuras actividades de preparación y planificación en materia de resiliencia.

2.12 Las perturbaciones recientes han puesto de manifiesto la importancia de contar con flexibilidad reglamentaria y operacional oportuna en circunstancias excepcionales. En muchas situaciones, puede ser necesario adaptar rápidamente los arreglos operacionales para mantener los servicios aéreos esenciales, contribuir a las operaciones de emergencia y facilitar el transporte de público pasajero, mercancías y ayuda humanitaria. Entre las medidas de flexibilidad adecuadas se pueden incluir la agilización de los trámites administrativos, una mayor coordinación entre las autoridades aeronáuticas, mecanismos de consulta rápida y medidas prácticas de aplicación en el marco de los acuerdos de servicios aéreos vigentes.

2.13 De conformidad con la Resolución A41-27 de la Asamblea, el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) elaboró orientaciones para ayudar a los Estados a responder ante crisis y circunstancias excepcionales, preservando al mismo tiempo la integridad y la eficacia continuas de los acuerdos de servicios aéreos (ASA). Los ASA siguen siendo especialmente pertinentes durante las perturbaciones graves, ya que proporcionan el marco jurídico y operacional en virtud del cual se autorizan, prestan y restablecen los servicios aéreos internacionales. En las orientaciones, difundidas posteriormente a través de la comunicación a los Estados EC 2/16 – 24/75, se anima a los Estados a minimizar las perturbaciones en los servicios aéreos internacionales, considerar alternativas prácticas a la suspensión o cancelación de las operaciones, mantener consultas y comunicaciones oportunas entre las partes afectadas, aplicar las medidas de forma transparente y no discriminatoria y establecer arreglos objetivos para la reanudación de los servicios. En las orientaciones también se incluye un texto opcional que puede incorporarse en los ASA, según el cual una parte que introduzca restricciones temporales relacionadas con una crisis tendría debidamente en cuenta las orientaciones de la OACI para que los ASA sigan proporcionando un marco previsible para el transporte aéreo internacional durante los períodos de perturbaciones.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Las perturbaciones que ha sufrido la aviación internacional en los últimos años han puesto de relieve la importancia de la resiliencia como requisito estratégico para el desarrollo sostenible de la aviación. Contar con mecanismos eficaces de preparación y respuesta coordinada es esencial para mantener la continuidad y apoyar la recuperación durante perturbaciones graves.

3.2 Desarrollar resiliencia requiere enfoques integrados que involucren a todos los componentes del ecosistema de la aviación. La sólida coordinación entre las autoridades, las líneas aéreas, los aeropuertos, los proveedores de servicios de navegación aérea y otras partes interesadas es fundamental para mantener las funciones esenciales de la aviación y restablecer la conectividad en tiempos de crisis.

3.3 La capacidad de ofrecer la flexibilidad reglamentaria y operacional adecuada en circunstancias excepcionales, al tiempo que se preservan la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y una vigilancia eficaz, representa un componente cada vez más importante de la resiliencia de la aviación.

3.4 A medida que la aviación siga creciendo de cara a 2050, el fortalecimiento de la preparación ante crisis, la planificación de la continuidad de las operaciones, las pruebas periódicas de los arreglos para casos de emergencia y una mejor coordinación en todo el ecosistema de la aviación contribuirán a un sistema de transporte aéreo internacional más resiliente, adaptable y sostenible.

— FIN —