Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/40
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

UN CONJUNTO DE HERRAMIENTAS DE POLÍTICA PARA LA PLANIFICACIÓN DE LAS RESPUESTAS DE EMERGENCIA Y LA RESILIENCIA EN LA AVIACIÓN

(Nota presentada por Tailandia)

RESUMEN

Las recientes perturbaciones a escala mundial demuestran que las crisis externas que afectan al transporte aéreo son cada vez más frecuentes y sistémicas. Cuando se producen interrupciones, las fallas operacionales amenazan directamente a la viabilidad financiera de las compañías aéreas, la conectividad nacional y la estabilidad macroeconómica. Las medidas de socorro puntuales y reactivas ya no son suficientes para garantizar la resiliencia a largo plazo del sector.

Esta nota de estudio presenta un marco para la preparación proactiva ante las crisis y la continuidad económica. Basado en un seguimiento continuo de los riesgos y en un conjunto integrado de herramientas de política para la aviación, el marco ofrece una flexibilidad de reglamentación estructurada en siete dimensiones de política fundamentales y un mecanismo de activación de cuatro fases. En la nota se proponen medidas concretas para que los Estados miembros y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establezcan marcos coordinados y basados en datos para la respuesta ante emergencias y la resiliencia económica.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a examinar y aprobar las medidas presentadas en la sección 5 de esta nota.

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:	Ninguna.
Referencias:	*Resoluciones adoptadas en el 42º período de sesiones de la Asamblea (edición provisional),* octubre de 2025 (resolución A42-13 de la Asamblea de la OACI) Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 42º período de sesiones de la Asamblea, los Estados miembros adoptaron la resolución A42-13, en la que se reconoce que "todos los Estados pueden beneficiarse al integrar las estrategias de reducción del riesgo de desastres en sus planes estratégicos para el sector del transporte aéreo" y se destaca "que es necesario coordinar al nivel más adecuado la respuesta política y operacional ante los desastres naturales o de origen humano que alcancen una escala regional o mundial". Con el establecimiento de un conjunto integrado de herramientas de política para la aviación basadas en datos, la presente nota pretende llevar a la práctica esos compromisos mundiales, proporcionando orientaciones a las administraciones de aviación civil para que pasen de unas medidas de ayuda descoordinadas y puntuales a una planificación institucionalizada de las respuestas ante emergencias y a una resiliencia a largo plazo del sector.

1.2 En los últimos años se ha puesto de manifiesto la vulnerabilidad de la aviación civil ante las crisis externas en cascada. A raíz de la pandemia de COVID-19, las tensiones geopolíticas y las restricciones del espacio aéreo provocaron numerosas desviaciones en vuelo y una intensa volatilidad de los precios de la energía. En Tailandia los precios del combustible Jet A-1 pasaron de USD 80 a más de USD 200 por barril en los períodos de mayor demanda, lo que hizo que los gastos en combustible de las compañías aéreas pasaran del 30 % al 50 % de sus costos de explotación totales. Esa subida vertiginosa de los precios resultó en la cancelación de 65 234 vuelos y la pérdida de 12,16 millones de plazas durante 2026.

1.3 Si bien la adopción de medidas de emergencia, como la exención de tasas, la reducción de los alquileres aeroportuarios, la ampliación del plazo para pagar los créditos y la flexibilización temporal de la concesión de licencias, aliviaron de forma inmediata la presión sobre el flujo de efectivo, esas medidas eran, por naturaleza, reactivas. Para gestionar las perturbaciones sistémicas recurrentes, es preciso que las administraciones de aviación civil abandonen las medidas descoordinadas y opten por unos mecanismos institucionalizados de planificación de la respuesta ante emergencias que mantengan la continuidad operacional y la estabilidad del sector.

2. DIMENSIONES POLÍTICAS DE LA RESILIENCIA ANTE LAS CRISIS

2.1 Para hacer frente a perturbaciones que revisten múltiples formas, las administraciones de aviación civil necesitan un marco integral que abarque siete dimensiones de política fundamentales:

Dimensión	Alcance y objetivo de reglamentación
1. Seguridad operacional y vigilancia de reglamentación	Mantener unos niveles elevados de seguridad operacional, al tiempo que se aplica una flexibilidad proporcionada y basada en el riesgo en materia de otorgamiento de licencias, certificaciones e inspecciones.
2. Capacidad operacional	Gestionar las restricciones del espacio aéreo y de la capacidad de los aeródromos, optimizar las normas de asignación de turnos y facilitar las desviaciones dinámicas de las rutas.
3. Seguridad de la aviación y facilitación	Mantener el nivel básico de seguridad de la aviación y, al mismo tiempo, agilizar los protocolos de autorización para la tripulación, la ayuda humanitaria y la carga esencial.

4. Resiliencia económica y financiera	Impulsar la liquidez y la continuidad financiera de las compañías aéreas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de aviación mediante medidas transparentes, temporales y no discriminatorias.
5. Conectividad estratégica	Preservar los corredores aéreos esenciales a nivel nacional, regional e internacional, en especial las cadenas de suministro de carga y los vuelos de repatriación.
6. Retención del personal	Proteger las competencias críticas del sector de la aviación evitando la pérdida repentina de personal y facilitando la renovación flexible de las certificaciones.
7. Intercambio coordinado de información	Establecer un intercambio estructurado de datos en tiempo real entre las autoridades públicas, los explotadores del sector y los asociados internacionales.

3. FUNCIONAMIENTO DEL CONJUNTO DE HERRAMIENTAS DE POLÍTICA

3.1 Proceso de activación en cuatro etapas

3.1.1 Un marco de emergencia eficaz debería funcionar mediante un mecanismo progresivo, ajustado a partir de un seguimiento continuo de los riesgos y del análisis de los datos operacionales:

Etapa	Prioridad operacional	Medidas de reglamentación fundamentales
Etapa 1: Preparación	Seguimiento ordinario de los principales indicadores económicos, geopolíticos y operacionales.	Examinar los arreglos de contingencia, validar las fuentes de datos de referencia y preparar con antelación los instrumentos de flexibilización de la reglamentación.
Etapa 2: Activación temprana	Las señales de alerta temprana indican posibles dificultades sistémicas antes de que se emitan las directrices internacionales oficiales.	Aplicar medidas provisionales basadas en el riesgo, con carácter temporal, para amortiguar los efectos operacionales y financieros iniciales.
Etapa 3: Respuesta ante las crisis	Perturbación sistémica de suma gravedad con repercusiones operacionales y económicas confirmadas.	Aplicar medidas de flexibilidad reglamentaria específicas, intervenciones temporales para mantener la continuidad financiera, medidas de alivio en la asignación de turnos y ajustes en las rutas.
Etapa 4: Recuperación y transición	Las condiciones operacionales se estabilizan y el volumen de tráfico del mercado vuelve a los niveles normales.	Eliminar progresivamente y de forma sistemática las medidas de flexibilidad de emergencia, llevar a cabo análisis posteriores a los sucesos y restablecer la vigilancia de reglamentación habitual.

3.2 Preparación permanente y pruebas de simulación

3.2.1 Los mecanismos de planificación para situaciones de emergencia deben mantenerse como procesos institucionales permanentes, en lugar de como medidas decretadas como reacción a una emergencia. Es esencial realizar ejercicios periódicos de simulación, basados en hipótesis, evaluaciones posteriores a las perturbaciones y la consulta continua con las partes interesadas, para ajustar las capacidades de respuesta y mantener la agilidad institucional.

4. CONCLUSIÓN

4.1 La frecuencia y complejidad crecientes de las perturbaciones a escala mundial obligan a las administraciones de aviación civil a pasar de forma decidida de una gestión reactiva de las crisis a una preparación proactiva e institucionalizada. Las respuestas políticas descoordinadas agravan la vulnerabilidad del sector, fragmentan los mercados y retrasan la recuperación económica.

4.2 El establecimiento de un conjunto integrado de herramientas de política para la aviación, respaldado por un seguimiento de datos en tiempo real, criterios de activación transparentes y una coordinación interinstitucional estructurada permitiría a las administraciones de aviación civil reducir considerablemente los tiempos de respuesta, mantener la conectividad aérea esencial y reforzar la resiliencia de la aviación a nivel mundial.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA:

5.1 Se invita a la conferencia a:

a) invitar a los Estados miembros y a las partes interesadas pertinentes del sector de la aviación a que reconozcan que reforzar la preparación ante crisis en el sector de la aviación mediante un seguimiento basado en datos, la evaluación de riesgos y la toma de decisiones de política fundamentadas en pruebas es de gran importancia para mejorar la resiliencia y la sostenibilidad económica del sector de la aviación; y

b) solicitar a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que elabore directrices mundiales y principios comunes para la preparación ante crisis en el sector de la aviación, el seguimiento de los riesgos y la coordinación de las respuestas de reglamentación, en el marco de sus estrategias a largo plazo.

— FIN —