



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 22: Otros asuntos de alta política que han de ser considerados por el Comité Ejecutivo

NUEVOS AVANCES EN EL PROCESO DE GESTIÓN DE CRISIS

[Nota presentada por el Brasil con el respaldo de 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)]¹

RESUMEN

En esta nota de estudio se propone mejorar la integración entre las estructuras nacionales de supervisión de crisis y los mecanismos de respuesta mundial de la OACI, teniendo en cuenta la frecuencia y la complejidad cada vez mayor de las crisis que afectan la aviación civil. Situaciones como la pandemia, condiciones meteorológicas extremas y sucesos geológicos (por ejemplo, huracanes y erupciones volcánicas), así como bloqueos logísticos y la bancarrota inesperada de explotadores, puntualizan aún más la pertinencia de alinear las estrategias nacionales con los protocolos internacionales de respuesta.

El Brasil se ha enfrentado a importantes crisis, como la pandemia, inundaciones y la suspensión de actividades de una línea aérea regional, que demuestran que la previsión y el intercambio de información operacional, meteorológica y logística pueden contribuir a tomar buenas decisiones en tales circunstancias.

Aunque la OACI ha propuesto un marco de respuesta a las crisis, entre otras iniciativas, todavía existen dificultades que sortear para armonizar las acciones y coordinar la respuesta a nivel internacional.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- alentar a la OACI para que continúe elaborando textos de orientación que incluyan mejores prácticas y otras situaciones posibles, como por ejemplo huelgas; y
- instar a la OACI a que promueva reuniones, conferencias o talleres virtuales para analizar las mejores prácticas y las enseñanzas extraídas de la gestión actual de crisis.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con: <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022) (Doc 10184)</i> <i>A41-WP/102, Establecimiento de un marco operacional para la gestión de crisis a varios niveles</i> <i>A39-WP/264, Propuesta para el establecimiento de un proceso de gestión de crisis</i> <i>A41-13, Estrategia de reducción del riesgo de desastres y mecanismos de respuesta en la aviación</i> <i>ICAO Crisis Management Framework Document (EUR Doc 031)</i> , (Documento marco sobre gestión de crisis de la OACI), segunda edición, 2023

¹ Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante los últimos años, la aviación ha padecido las consecuencias de varios sucesos provocados por procesos naturales o la intervención humana, como terrorismo, erupciones volcánicas, la pandemia, accidentes y, recientemente, un incendio en un importante aeropuerto internacional. Estos sucesos no solo han comprometido la seguridad de las operaciones del sistema de transporte aéreo, sino que también han develado vulnerabilidades que exigen una acción integrada, rápida y coordinada a todos los niveles: local, nacional, regional y mundial.

1.2 Mientras tanto, la aviación brasileña también se ha enfrentado a crisis como consecuencia de la huelga de choferes de transporte por carretera que en 2018 bloqueó parcialmente las rutas y obstaculizó el suministro de combustible a los aeropuertos, las vastas inundaciones en el sur del país (2024-2025) que paralizaron las operaciones de un aeropuerto internacional y la suspensión de las actividades de una línea aérea regional (2025) que afectó directamente las operaciones aéreas.

1.3 Estas situaciones ponen de relieve la necesidad de reforzar la resiliencia del sector de la aviación frente a sucesos de crisis combinando la previsión, la preparación y la capacidad de respuesta y de recuperación. El carácter mundial de la aviación exige a los Estados que avancen más allá de las respuestas aisladas para tender a la integración con estructuras internacionales y las mejores prácticas reconocidas. La dificultad no se limita a elaborar planes de respuesta ante emergencias: también requiere una implementación efectiva a través de protocolos armonizados, instrucción y cooperación mundial. La OACI, en su función internacional, debería promover un mayor despliegue de medios para la gestión de las crisis en la aviación.

2. ANÁLISIS

2.1 La OACI ha publicado normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a la gestión de crisis en varios Anexos que rigen aspectos tales como licencias al personal, facilitación, planificación para situaciones de contingencia en los servicios de tránsito aéreo, aeródromos, helipuertos y gestión de la seguridad operacional y la protección.

2.2 Los períodos de sesiones 39º y 41º de la Asamblea pusieron de relieve la necesidad de que los planes internos de contingencia detallen las mejores prácticas de respuesta ante crisis, cultura de acción proactiva y predictiva para la gestión de crisis y marco de gestión de crisis multinivel.

2.3 La oficina regional Europa y Atlántico septentrional de la OACI preparó un documento marco sobre la gestión de crisis que ofrece aportes valiosos en la materia, en particular la relación con el análisis de riesgos, a pesar de que los procedimientos actuales están fuera del alcance del documento. También destaca los beneficios de la cooperación internacional, como el aumento de la eficiencia y los enfoques armonizados.

2.4 El sitio web de la OACI proporciona información sobre la planificación de la respuesta ante emergencias, con textos de orientación propios y del sector y un compendio de las mejores prácticas de los Estados. Sin embargo, aún no está generalizado el intercambio de las enseñanzas extraídas puesto que los Estados comparten muy poca información. Los textos de orientación que incluyen procedimientos basados en experiencias de la vida real son muy valiosos. Debido a que la gestión de crisis puede super coordinación con partes interesadas fuera del sector de la aviación, la normalización parece más viable a través de otros métodos distintos de los SARPS.

2.5 Existen iniciativas en todo el mundo de seminarios o cursos de gestión de crisis específicos para el sector de la aviación, y la OACI ofrece cursos relacionados con el análisis de los riesgos y la gestión de crisis. La cooperación internacional es fundamental para gestionar las situaciones de crisis y debería fomentarse mediante diferentes canales, como conferencias y reuniones virtuales y presenciales.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El objetivo de la presente nota es proponer un enfoque práctico para mejorar la gestión de las crisis en el sector de la aviación y consolidar las políticas de la OACI y dar respuesta a problemas emergentes, con una estrategia que abarca reuniones de alto nivel para compartir las enseñanzas extraídas y compilar las mejores prácticas para diferentes situaciones, el fortalecimiento de la cooperación con organizaciones fuera del sector de la aviación y la adaptación continua de los textos de orientación de la sede de la OACI y las oficinas regionales.

3.2 Priorizar las iniciativas de gestión de las crisis también debería abarcar la formulación de criterios y protocolos internacionales normalizados, la creación de una base de datos que recopile las enseñanzas extraídas y la promoción de la instrucción sobre comunicación durante las crisis. Asimismo, es fundamental impulsar mecanismos de financiación sostenible de preparación y respuesta ante las crisis. Estas medidas integradas tienen por objetivo contribuir a una mayor resiliencia y capacidad de respuesta del sector de la aviación mundial frente a los inevitables sucesos de crisis que tengan lugar en el futuro.

— FIN —