



NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

ALCANCE, ORDEN DEL DÍA Y ARREGLOS ADMINISTRATIVOS

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) se celebrará en la sede de la OACI en Montreal (Canadá) del 16 al 20 de noviembre de 2026. En el apéndice A figura el orden del día.

1.2 Partiendo de las bases sentadas en las tres conferencias mundiales de transporte aéreo anteriores (AT-Conf/4 de 1994, [AT-Conf/5](#) de 2003 y [AT-Conf/6](#) de 2013), la AT-Conf/7 formulará recomendaciones sobre orientaciones de política y un marco de reglamentación armonizado para el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional, así como medidas futuras para su aplicación por los Estados y la OACI.

1.3 El desenvolvimiento de la reunión se regirá por el *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo (Conferencias de carácter mundial y conferencias departamentales)* (Doc 8683). El Consejo, en su 195º período de sesiones, decidió modificar el artículo 26 del Doc 8683, que establece que en el informe de la reunión constará un resumen de lo actuado en las sesiones plenarias que se adoptará tan pronto como sea posible después de cada sesión (C-DEC 195/1). Esta enmienda sigue siendo válida y aplicable a la ATConf/7.

2. ALCANCE Y COMETIDO DE LA CONFERENCIA

2.1 Los objetivos establecidos por el Consejo para la conferencia, que tiene por tema: "Transporte aéreo: impulsar la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia en un mundo dinámico", son los siguientes:

- i) Perfeccionar los marcos de reglamentación económica para adaptarse a la evolución de las tendencias de los mercados y las tecnologías potenciando el uso de datos;
- ii) Acrecentar la resiliencia de la industria atendiendo carencias en las áreas de personal, cadena de suministro, acceso a los mercados, respuesta ante emergencias y protección del público consumidor;
- iii) Movilizar financiación mixta para infraestructura de aviación civil;

- iv) Amoldar las bases de las políticas económicas a la innovación y las tecnologías emergentes;
- v) Fortalecer la capacidad institucional y humana;
- vi) Posibilitar el crecimiento sostenible e inclusivo en el transporte aéreo.

2.2 En el apéndice A figura el orden del día detallado de la conferencia, que recoge estos temas prioritarios.

2.3 En consonancia con el Plan Estratégico y la visión de la OACI para la aviación civil internacional hasta 2050, las recomendaciones de la ATConf/7 respaldarán principalmente la puesta en práctica del siguiente objetivo estratégico de la Organización: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.*

2.4 Además de la promoción, la Secretaría emprendió otras actividades preparatorias, como seminarios web regionales o el suministro de información actualizada a las reuniones regionales de directoras y directores generales de Aviación Civil, con el fin de informar a las personas participantes sobre los objetivos, las cuestiones del orden del día y la celebración de la ATConf/7, así como sobre las expectativas de la OACI respecto a los Estados miembros.

3. CREDENCIALES, INSCRIPCIÓN Y HORARIO DE TRABAJO

3.1 Para asistir a la reunión, es necesario presentar cartas credenciales, que se dirigirán al secretario general de la OACI. Las credenciales deben estar firmadas a mano en nombre del Estado, organización internacional u otra entidad invitada de que se trate, por una persona debidamente autorizada. En las credenciales deben constar el nombre y el cargo de cada integrante de la delegación y se indicará en qué condición se desempeñará en la reunión (a saber, para los Estados miembros: jefe o jefa de la delegación, delegada/o, suplente, asesor/a; para los Estados no miembros, organizaciones internacionales y otras u otros participantes invitados: observador jefe/observadora jefe u observador/observadora). Las credenciales deben enviarse al secretario general, idealmente antes del **20 de octubre de 2026**, al correo ATConf7@icao.int, o entregarse a la persona secretaria de la conferencia por intermedio del coordinador o la coordinadora de credenciales si la inscripción se efectúa *in situ*. Si en el momento de la inscripción *in situ* no se hubieran recibido las credenciales originales, solo se extenderá una tarjeta de identificación temporal. Los requisitos detallados para las credenciales están disponibles en la página web de la ATConf/7 en la siguiente dirección: <https://www.icao.int/events/ATConf7/Credentials>. Se exigirán credenciales específicas para la ATConf/7. Las credenciales expedidas para el 43º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea (A43) de la OACI, que se celebrará los días 19 y 20 de noviembre de 2026, no serán suficientes. No obstante, las credenciales expedidas para la ATConf/7 y para el A43 pueden incluirse en la misma carta.

3.2 Se alienta a todas las personas participantes a preinscribirse en línea para evitar demoras innecesarias. Los detalles relativos a la inscripción en línea en la conferencia y demás información al respecto, como las fechas y las horas de inscripción presencial, están disponibles en el sitio web de la conferencia (<https://www.icao.int/events/ATConf7>).

3.3 La apertura oficial de la conferencia tendrá lugar el lunes 16 de noviembre de 2026 a las 0900 horas en la Sala de Asambleas, en la cuarta planta del Centro de Conferencias.

3.4 El horario de trabajo durante la conferencia será el siguiente:

Mañanas	0900 a 1200 horas
Tardes	1400 a 1700 horas

3.5 Habrá un descanso de 30 minutos aproximadamente a las 1030 y 1530 horas cada día y una pausa para el almuerzo de las 1200 a las 1400 horas cada día.

3.6 El apéndice B contiene el calendario provisional de la conferencia, que podrá adecuarse según sea necesario en función de los avances de la reunión.

3.7 La OACI ofrecerá una recepción el lunes 16 de noviembre de 2026.

4. IDIOMAS

4.1 Los idiomas de trabajo de la reunión serán árabe, chino, español, francés, inglés y ruso. Se contará con servicios de interpretación simultánea.

5. DOCUMENTACIÓN

5.1 Las directrices para la preparación de notas de estudio están disponibles en la página web de la ATConf/7, en la siguiente dirección: <https://www.icao.int/events/ATConf7/Documentation>, y también en la comunicación SC 7/1 – 26/39 de la OACI a los Estados, de fecha 4 de mayo de 2026.

5.2 La conferencia se realizará exclusivamente con documentos electrónicos. Todos los documentos de la conferencia, incluidos los textos de referencia, se publicarán en la página web de la ATConf/7 (<https://www.icao.int/events/ATConf7>) a medida que estén disponibles.

5.3 Debido a las numerosas notas de estudio que se esperan para la reunión, el tiempo para debatir cada una de ellas será limitado. El tiempo estipulado para la presentación de cada nota de estudio será de dos minutos. Se insta a las personas que hagan presentaciones a preparar una introducción en la que se destaquen los puntos significativos de la nota de estudio de que se trate.

6. DISPOSICIÓN DE LOS ASIENTOS

6.1 La disposición de los asientos durante la reunión se basará en los registros de preinscripción y se irá actualizando progresivamente. Cada delegación que represente a un Estado miembro puede prever que contará con un máximo de cuatro asientos reservados (dos con mesa y dos detrás). Las placas de identificación se ordenarán alfabéticamente por el nombre de los Estados. La designación de asientos adicionales queda sujeta a disponibilidad.

6.2 Las personas participantes que representen a organizaciones internacionales y entidades de la industria encontrarán asientos designados justo detrás de los asientos asignados para los Estados, y las placas de identificación estarán dispuestas por el nombre de las organizaciones o asociaciones. Se invita a todas las demás personas participantes a tomar asiento en las zonas que no estén designadas para los Estados ni para las personas observadores, en la parte de atrás de la Sala de Asambleas. Se dispone de asientos adicionales en la galería de observación, situada en el quinto piso, a la cual se accede utilizando los ascensores núms. 7 y 8 o las escaleras situadas frente a las puertas de la Sala de Asambleas en el cuarto piso.

6.3 Para evitar confusión con respecto al uso del sistema de micrófonos computadorizados, es importante permanecer en el asiento que se les haya asignado. En caso de que sea preciso un cambio de asientos, se ruega ponerse en contacto con una persona de la Secretaría.

6.4 No deben dejarse documentos o efectos personales en los locales de la conferencia durante la noche.

— — — — —

APÉNDICE A

ORDEN DEL DÍA DE LA SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATConf/7)

(Montreal, 16 al 20 de noviembre de 2026)

Tema: “Transporte aéreo: impulsar la conectividad mundial, el desarrollo económico y la resiliencia en un mundo dinámico”

Objetivo estratégico de la OACI: “El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo” fomenta el desarrollo de un sistema de aviación económicamente viable que sea vehículo de prosperidad para todas y todos.

Importancia estratégica del transporte aéreo: Al conectar los Estados a mercados regionales y mundiales y facilitar los desplazamientos, el turismo, los negocios y el comercio, el transporte aéreo genera crecimiento económico, desarrollo y empleo, además de fomentar otros beneficios socioeconómicos. Es un motor y generador de desarrollo y crecimiento económico para los Estados: se estima que su contribución directa es de USD 4,1 billones, equivalente al 3,9 % del producto interior bruto (PIB) mundial. El conjunto de las contribuciones directas, indirectas e inducidas es aún más significativo e incluye la creación de 86,5 millones de puestos de trabajo. En 2024 se alcanzaron los 4 600 millones de personas transportadas; el 58 % de turistas internacionales y el 37 % de quienes viajan por negocios viajan por vía aérea, y se estima que el valor total de las mercancías transportadas por aire es de USD 8 billones, lo que representa el 33 % del comercio internacional total en términos de valor.

Según las proyecciones, el tráfico aéreo alcanzará los **12 400 millones de personas transportadas** en 2050. Para maximizar los beneficios que generará esta expectativa de crecimiento se necesitará una reglamentación sólida, enormes inversiones e infraestructura de calidad que permitan ampliar la conectividad, mejorar la experiencia de viaje, fortalecer la resiliencia y la sostenibilidad a largo plazo y desarrollar el capital humano.

CUESTIÓN 1: PANORAMA DE LAS NOVEDADES EN EL TRANSPORTE AÉREO

1.1 Novedades y avances desde la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6)

La conferencia analizará las principales novedades en la industria del transporte aéreo y los cambios reglamentarios desde la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6, 2013). Examinará las secuelas de la pandemia de COVID-19, se detendrá en las innovaciones clave que pueden mejorar la experiencia de viaje y aumentar la eficiencia de las cadenas de suministro y en los avances logrados en la liberalización de los servicios aéreos y en las mejores prácticas; además, estudiará cómo se están reconfigurando las políticas y la reglamentación de la aviación en todo el mundo por efecto de las nuevas tendencias de mercado y las nuevas tecnologías, teniendo en cuenta la resolución A42-26 de la Asamblea de la OACI. La conferencia también evaluará el impacto de estas

novedades en los mercados y en la evolución de la reglamentación de los servicios de transporte de personas, carga y correo.

1.2 El transporte aéreo en el plan estratégico a largo plazo de la OACI: Acelerar la aviación hacia 2050

La conferencia investigará y analizará enfoques estratégicos para empoderar a los Estados de modo que sean capaces de acelerar la transformación de la aviación de la mano del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI y el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás*. Esta cuestión del orden del día pondrá de relieve las contribuciones de la aviación al desarrollo económico, las carencias persistentes de capacidad y conectividad, las oportunidades emergentes vinculadas a la recuperación de la demanda y los avances tecnológicos, y los riesgos que conllevan los desequilibrios estructurales, los altos costos, la escasez de personal, las consideraciones socio-laborales y el crecimiento desigual de la conectividad.

Se prestará especial atención a las circunstancias y necesidades de los Estados en desarrollo, en particular los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), reconociendo que su conectividad, su comercio, su turismo y su desarrollo socioeconómico dependen estructuralmente del transporte aéreo.

CUESTIÓN 2: FOMENTAR EL CRECIMIENTO DE LA AVIACIÓN Y LA CONECTIVIDAD AÉREA INVIRTIENDO EN INFRAESTRUCTURA, CAPITAL HUMANO Y ALIANZAS

2.1 Integrar la aviación civil en los planes nacionales de desarrollo e inversión

La conferencia estudiará la integración de proyectos de aviación en los planes nacionales de inversión y desarrollo, reforzando el papel de la aviación en las estrategias económicas más generales de los Estados. Las deliberaciones se centrarán en armonizar más las políticas, entre otras cosas, para reflejar mejor la dinámica de las cadenas de suministro y otras necesidades específicas, la priorización de proyectos y la coordinación intergubernamental para facilitar la conectividad, el desarrollo socioeconómico y la inversión sostenible en toda la cadena de valor de la aviación.

La conferencia también representará una oportunidad para respaldar la labor de promoción del desarrollo económico del transporte aéreo que realiza la OACI, sus decisiones y resoluciones sobre el tema.

2.2 Invertir en el desarrollo y la modernización de la infraestructura de aviación

Esta cuestión del orden del día servirá de plataforma para que los Estados debatan y acuerden medidas pragmáticas para contribuir al desarrollo y la modernización de la infraestructura física y digital de la aviación, la mejora de la conectividad aérea, la creación de capacidad y el desarrollo del capital humano necesario, a partir de iniciativas específicas que promuevan el empoderamiento de las mujeres y de la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP), entre otras.

Se buscarán mecanismos para fomentar un clima de inversión transparente, estable y previsible, alentando, por ejemplo, la cooperación de múltiples partes interesadas, la diversificación de las fuentes de financiación y una mayor participación del sector privado. Se definirán las necesidades de financiación y las oportunidades que plantean las operaciones de aviación avanzadas y las emergentes,

tales como la movilidad aérea avanzada (AAM), los sistemas basados en inteligencia artificial (IA) y los nuevos espacios operacionales. Las deliberaciones contarán con la participación de instituciones financieras multilaterales y girarán en torno a la financiación mixta escalable, la inversión privada, las reformas empresariales y reglamentarias, las asociaciones público-privadas y los mecanismos de incentivos, y apuntarán a contribuir al desarrollo sostenible de la aviación.

Esta cuestión del orden del día también permitirá pasar revista al papel que desempeña la OACI en el desarrollo económico del transporte aéreo y la asistencia que brinda a los Estados en la definición, elaboración y priorización de proyectos de infraestructura para poder atender las proyecciones de tráfico de personas pasajeras y carga para 2050.

CUESTIÓN 3: FORTALECER LOS MARCOS REGLAMENTARIOS E INSTITUCIONALES

3.1 Fortalecer la vigilancia reglamentaria y la evolución de los marcos institucionales

Esta cuestión del orden del día permitirá definir las cuestiones prioritarias, tales como las necesidades de creación de capacidad y asistencia técnica, sobre todo para los Estados en desarrollo (PMA, PDSL, PEID y otros), a las que se debe atender para mejorar la implementación y el cumplimiento del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) y de las políticas económicas de la OACI. Esto pondrá de manifiesto el liderazgo que ejerce la OACI en el desarrollo económico del transporte aéreo al reforzar, por ejemplo, las estrategias de desarrollo del capital humano (NGAP) como pilares esenciales de una vigilancia reglamentaria sostenible.

En las deliberaciones también se estudiarán distintos modelos de financiación de las administraciones de aviación civil y los organismos reguladores de la aviación, abarcando todo el arco desde la total dependencia de los presupuestos públicos hasta la creación de entidades reguladoras autónomas tanto en el plano económico como el funcional. Esta cuestión del orden del día servirá de plataforma para que los Estados compartan experiencias, dificultades y buenas prácticas con vistas a mejorar la eficacia, la transparencia y la sostenibilidad de la vigilancia reglamentaria.

3.2 Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

La conferencia subrayará el papel central de la conectividad aérea como motor del desarrollo socioeconómico, el comercio, el turismo, la integración regional y la resiliencia. Se resaltarán que, con políticas económicas clave que fomenten la conectividad, el crecimiento y la asequibilidad, es posible acceder a la totalidad de los beneficios del transporte aéreo. También se estudiará la conveniencia de actualizar los marcos existentes utilizando metodologías basadas en datos, como el índice de competitividad de la aviación mundial y la cuenta satélite de la aviación de la OACI.

Recordando la resolución 42-26 de la Asamblea, y en particular su apéndice A — *Reglamentación económica del transporte aéreo internacional*, en esta cuestión del orden del día se examinará la labor que se está realizando en las áreas principales de la reglamentación que contribuyen a la conectividad y el crecimiento, como el acceso a los mercados y la liberalización, la concentración del mercado y la competencia leal, sin ignorar las diferencias en los modelos y las necesidades del mercado de transporte de personas y de carga.

3.3 Fortalecer el mecanismo de planificación para emergencias y la protección del público consumidor para lograr un sistema de aviación resiliente

Los casos recientes de disrupción a gran escala, en particular la pandemia mundial de COVID-19, pusieron de manifiesto carencias en el estado de preparación de los Estados, en particular lo relativo a la asistencia al público pasajero durante situaciones de emergencia generalizada en líneas aéreas y aeropuertos. En esta cuestión se abordará la necesidad de examinar y fortalecer la planificación para emergencias de la aviación junto con los regímenes existentes de protección al público consumidor, teniendo en cuenta las tendencias comerciales actuales y la posibilidad de futuras crisis. Además, los Estados podrán compartir sus experiencias nacionales en relación con la protección del público consumidor del sector y destacar el trabajo de la OACI en el fortalecimiento de los marcos de planificación para emergencias y de protección del público consumidor.

La conferencia también pondrá de relieve la importancia de una asistencia efectiva a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares con arreglo al *Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional* (Convenio de Montreal de 1999).

3.4 Gravámenes sobre el transporte aéreo internacional

En el marco de esta cuestión del orden del día se considerará la implementación por parte de los Estados de las disposiciones pertinentes del Convenio de Chicago y las políticas y orientaciones de la OACI sobre derechos de usuario y tributación, recordando la resolución A42-26 de la Asamblea (apéndices B y C). En los últimos años se han introducido o ampliado diversos gravámenes, tanto relacionados con la aviación como no, lo que ha llevado a considerar sus posibles consecuencias para el desarrollo del transporte aéreo internacional.

En las deliberaciones también se considerará la posibilidad de que la OACI formule políticas y mecanismos adecuados para recuperar los costos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea que se prestan a las operaciones de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) y nuevos participantes.

CUESTIÓN 4: TECNOLOGÍAS EMERGENTES, NUEVOS MODELOS DE NEGOCIO Y OTROS ASUNTOS AFINES

4.1 Marcos para la reglamentación económica de las tecnologías emergentes

Este debate explorará cómo las tecnologías emergentes están reconfigurando el panorama de la aviación. Las principales áreas de interés son la movilidad aérea avanzada, la IA, el transporte espacial suborbital y comercial y la transformación digital más generalizada del sector. Se considerarán las repercusiones de estas tendencias en la reglamentación económica y en la integración económica de estos nuevos participantes en los marcos reglamentarios existentes.

4.2 Apoyo y oportunidades económicas de acceso a energías más limpias en la aviación

Esta sesión se centrará en las oportunidades y las dificultades que se plantean para hacer realidad la visión y los objetivos ambiciosos a mediano y largo plazo de la OACI, entre ellas, que las instituciones financieras y otros organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales incentiven al sector privado a participar y colaborar en las inversiones en el Marco Mundial de la OACI para Combustibles de Aviación Sostenibles (SAF), Combustibles de Aviación con Menos Emisiones de Carbono (LCAF) y otras Energías más Limpias para la Aviación, sin perjuicio de los resultados de las

Conferencias de la OACI sobre la Aviación y los Combustibles Alternativos y del examen de las resoluciones A42-21 y A42-22 de la Asamblea en otros foros de la OACI.

En las deliberaciones se analizará el potencial económico y de inversión en el sector del transporte aéreo que presentan estas energías más limpias, en particular en los países en desarrollo y los Estados con necesidades especiales, y se estudiarán sus implicaciones financieras y las oportunidades de inversión que plantean; además, se analizará la necesidad de resiliencia operacional en la planificación de infraestructura para definir marcos de reglamentación económica que fomenten la innovación, la sostenibilidad ambiental y el acceso equitativo al transporte aéreo.

4.3 Aprovechar los datos de transporte aéreo y el ecosistema digital para que las operaciones sean fluidas, seguras y resilientes

La conferencia analizará cómo la digitalización, la inteligencia artificial y las tecnologías basadas en datos pueden contribuir a que las operaciones aéreas sean fluidas, seguras y resilientes, y en la necesidad de seguir recopilando, armonizando e integrando sistemáticamente estadísticas oficiales de transporte aéreo y fuentes de macrodatos que incluyan datos de tráfico aéreo, de seguimiento de vuelos y de inteligencia de mercado para mejorar el análisis predictivo, la modelización por IA, la resiliencia operacional y la planificación estratégica de la conectividad. Se pondrá el acento en la creación de ecosistemas de datos interoperables, accesibles, oportunos y específicos del transporte aéreo que refuercen la vigilancia, la continuidad de las operaciones, la ciberseguridad y la fundamentación de las decisiones en todo el sistema de aviación.

En este contexto de transformación digital, la conferencia también estudiará cómo la mejora de los análisis y los datos del transporte aéreo puede orientar la planificación e inversión en infraestructura, a fin de que el transporte de personas y carga sea resiliente y eficiente y esté preparado para el futuro.

— — — — —

APÉNDICE B

CALENDARIO PROVISIONAL

DÍA 1 Lunes		DÍA 2 - Martes		DÍA 3 - Miércoles	DÍA 4 - Jueves	DÍA 5 - Viernes
Hora	Actividades	Hora	Actividades	Actividades	Actividades	Actividades
0900-1000	Ceremonia de apertura	0900-0915	Apertura	Apertura	Apertura	Apertura
1000-1030	Elección de la presidencia y de las vicepresidencias de la ATConf/7	0915-1030	Mesa redonda/ Presentaciones	Mesa redonda/ Presentaciones	Mesa redonda/ Presentaciones	Aprobación del informe
1030-1100	Pausa para el café	1030:1100	Pausa para el café	Pausa para el café	Pausa para el café	Pausa para el café
1100-1200	Mesa redonda de alto nivel	1100-1200	Primera sesión: Cuestión 2	Primera sesión: Cuestión 3	Primera sesión: Cuestión 4	Adopción de la declaración ministerial
1200-1400	Almuerzo	1200-1400	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo	Almuerzo
1400-1530	Primera sesión: Cuestión 1	1400-1530	Segunda sesión: Cuestión 2	Segunda sesión: Cuestión 3	Segunda sesión: Cuestión 4	A43 (Sesión extraordinaria)
1530-1600	Pausa para el café	1530-1600	Pausa para el café	Pausa para el café	Pausa para el café	
1600-1700	Segunda sesión: Cuestión 1	1600-1700	Tercera sesión: Cuestión 2	Tercera sesión: Cuestión 3	A 43 (Sesión extraordinaria)	
1700	Fin del día 1	1700	Fin del día 2	Fin del día 3		
1800	Recepciones y eventos sociales					

Nota: La pausa para el almuerzo se utilizará para sesiones paralelas, como las charlas SkyTalks, talleres y otras actividades interactivas donde se podrá intercambiar información y conocimientos sobre temas específicos de interés relacionados con el orden del día.