



NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

Cuestión 1: Panorama de las novedades en el transporte aéreo

PANORAMA DE LAS NOVEDADES EN EL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presenta una visión general de las principales novedades acaecidas en el transporte aéreo internacional desde la [Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo \(ATConf/6\)](#), que se celebró en 2013. Se hace un examen de los avances en los mercados, las estructuras de la industria, los sistemas de reglamentación y las condiciones habilitantes, y se sitúan estos cambios en el contexto de la perspectiva a largo plazo con vistas a 2050, en línea con el Plan Estratégico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). La nota tiene por objeto fomentar una conciencia común de la situación entre las partes interesadas y proporcionar una base específica para analizar las dificultades, cuestiones emergentes, prioridades futuras y ámbitos para la cooperación continua en la Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7).

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:

- tomar nota de las principales novedades en el ámbito del transporte aéreo internacional desde la ATConf/6;
- tener en cuenta las principales tendencias emergentes y las tecnologías que están conformando el sector;
- alentar a los Estados a tener en cuenta las cuestiones emergentes destacadas en el párrafo 3.3 en sus sistemas de reglamentación y a colaborar con la OACI para elaborar marcos de reglamentación económica adecuados destinados a respaldar las tecnologías emergentes; y
- alentar a los Estados a apoyar a la OACI y a prestarle su colaboración para alcanzar los objetivos de su Plan Estratégico 2026-2050.

<i>Objetivo estratégico:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio están sujetas a la disponibilidad de recursos del presupuesto regular para 2026-2028 y/o de contribuciones extrapresupuestarias, incluido el Fondo voluntario de transporte aéreo.
<i>Referencias:</i>	Doc 10009, <i>Sexta Conferencia mundial de transporte aéreo: Sostenibilidad del transporte aéreo</i> Sede de la OACI, Montreal, 18-22 de marzo de 2013. Informe sobre desarrollo económico Doc 10027, <i>ASAMBLEA – 38º PERÍODO DE SESIONES, Montreal, 24 de septiembre – 4 de octubre de 2013 COMISIÓN ECONÓMICA Informe</i>

<i>Doc 10221, ASAMBLEA – 42º PERÍODO DE SESIONES, Montreal, 23 de septiembre a 3 de octubre de 2025 COMISIÓN ECONÓMICA INFORME Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050</i>
--

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional ha evolucionado hasta convertirse en un sistema mundial de cooperación económica, basado en principios comunes y en la coordinación institucional en el marco del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), adoptado en 1944, que se complementa con instrumentos pertinentes de derecho aeronáutico en el ámbito comercial¹. Sustenta un sistema interoperable a nivel mundial que facilita la movilidad, el turismo, el comercio y el intercambio socioeconómico, y desempeña un papel esencial para la participación económica y la cohesión social de muchos Estados y regiones.

1.2 En este marco la OACI ha organizado diversas conferencias mundiales sobre el transporte aéreo internacional desde la Conferencia especial de transporte aéreo de 1977. Desde entonces se han celebrado seis Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo para abordar las dificultades que van surgiendo en relación con la reglamentación y los mercados. La Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), que se celebró en 2013 y tuvo por tema "Sostenibilidad del transporte aéreo", marcó un hito en los esfuerzos por modernizar los marcos económicos del transporte aéreo internacional. Desde entonces, el entorno operacional se ha vuelto más amplio y complejo y más expuesto a las perturbaciones externas, lo que suscita nuevas cuestiones sobre si los enfoques de políticas existentes siguen siendo adecuados y coherentes.

2. EVOLUCIÓN Y PROGRESO DESDE LA ATCONF/6

2.1 Resultados de política de la ATConf/6 y su implementación

2.1.1 La ATConf/6 adoptó un conjunto coherente de conclusiones y recomendaciones destinadas a modernizar el marco económico y de reglamentación del transporte aéreo internacional. El 38º período de sesiones de la Asamblea hizo suyos esos resultados, que se implementaron mediante un programa de trabajo estructurado. Los avances de esa implementación se han notificado a las sucesivas Asambleas de la OACI, siendo la más reciente el 42º período de sesiones de la Asamblea, celebrado en 2025.

2.1.2 Basándose en las conclusiones y recomendaciones de la ATConf/6, la OACI implementó un programa de trabajo coordinado en la esfera de la reglamentación económica del transporte aéreo internacional. A continuación se resumen los principales ámbitos en los que se han realizado progresos:

- a) **Acceso al mercado, propiedad y control, y servicios de carga aérea.** La liberalización progresiva ha continuado mediante enfoques bilaterales, plurilaterales y regionales, en consonancia con la *Visión de largo plazo de la OACI para la liberalización del transporte aéreo internacional*, elaborada tras la ATConf/6 y aprobada por el Consejo y el 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI. La OACI ha apoyado estos esfuerzos mediante diálogos de política y negociaciones sobre servicios aéreos, especialmente a través de los Eventos OACI de Negociación de Servicios Aéreos (ICAN). El trabajo sobre la propiedad y el control de los transportistas aéreos ha

¹ El Convenio de Montreal de 1999, el Convenio de Ciudad del Cabo y el Protocolo Aeronáutico de 2001, además del Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales (IATA) de 1944.

continuado, incluido el examen de un proyecto de convenio sobre las inversiones extranjeras en las líneas aéreas. Sin embargo, las consultas realizadas hasta la fecha indican que actualmente los Estados prefieren abordar este asunto mediante arreglos bilaterales, y apoyarse en el examen y fortalecimiento de los modelos de acuerdo de servicios aéreos de la OACI (MASA), como prevé la resolución A42-26 de la Asamblea. La carga aérea también ha cobrado una mayor importancia, en un contexto en el que el diálogo sobre políticas hace hincapié en la flexibilidad operacional, como se destacó especialmente durante la pandemia de COVID-19. La aplicación continua de los marcos multilaterales, en particular el Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales, también ha contribuido a facilitar las operaciones internacionales y a apoyar el desarrollo de las redes mundiales de rutas y de la conectividad. Sin embargo, la consecución del objetivo de liberalizar totalmente el acceso a los mercados, la propiedad y el control, y los servicios de carga aérea se ha vuelto cada vez más importante para facilitar la inversión, la innovación, el surgimiento de nuevas tecnologías y los nuevos participantes en el mercado, así como para optimizar los beneficios socioeconómicos del transporte aéreo.

- b) **Protección del público consumidor y competencia leal.** La OACI ha establecido principios básicos no vinculantes para la protección del consumidor, respaldados por estudios analíticos y un repositorio de prácticas nacionales y regionales, que proporcionan marcos de referencia comunes y a la vez preservan la flexibilidad para la implementación nacional. La transparencia y el intercambio de información también se han promovido como herramientas principales para abordar las cuestiones relacionadas con la competencia, en especial por medio del Compendio de políticas y prácticas sobre competencia y de intercambios continuos en diversos foros de la OACI, como el Simposio de transporte aéreo de la OACI (IATS) y el ICAN.
- c) **Impuestos, derechos y financiación de infraestructuras.** La OACI ha seguido promoviendo el conocimiento de sus políticas relativas a los impuestos aplicados al transporte aéreo internacional y los posibles impactos de los gravámenes no relacionados con la aviación mediante textos de orientación y diálogos sobre políticas. Al mismo tiempo, se ha seguido llevando a cabo una labor para ayudar a los Estados a implementar las políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, la recuperación de costos y la financiación de infraestructuras, así como el examen de mecanismos de financiación apropiados para las funciones de vigilancia (ATConf/7-WP/7).
- d) **Implementación de las políticas y orientaciones de la OACI.** Se han examinado y actualizado textos de orientación, manteniéndose el énfasis en aumentar la concienciación, el apoyo a la implementación y la creación de capacidad, en respuesta a la aplicación desigual de las políticas de la OACI por parte de los Estados.

2.2

Otras novedades fundamentales en el sector desde la ATConf/6

2.2.1

Crecimiento del mercado y complejidad estructural. Tras la ATConf/6, el transporte aéreo internacional experimentó un crecimiento sostenido, al tiempo que su estructura se ha vuelto cada vez más compleja y la concentración del mercado no ha dejado de aumentar. Ante una competencia cada vez más mayor, la digitalización y las expectativas y necesidades cambiantes de las personas pasajeras, los modelos de negocio de las compañías aéreas tienden a fusionarse y presentan una tendencia hacia la hibridación; a la vez, el uso cada vez más extendido de alianzas, empresas conjuntas y otros arreglos de cooperación comercial ejerce presión sobre las premisas bilaterales tradicionales y pone a prueba la vigilancia de la reglamentación y la política de competencia. A pesar del marcado crecimiento del tráfico,

impulsado por la continua expansión de las líneas aéreas de bajo y muy bajo costo y la creciente diversificación de los modelos de negocio de las líneas aéreas, la rentabilidad del sector siguió siendo desigual y estructuralmente frágil, caracterizándose por presiones persistentes en los márgenes de beneficios, la volatilidad de los costos e importantes disparidades regionales. Durante el mismo período, la carga aérea cobró una importancia estratégica mayor, como consecuencia de la expansión del comercio electrónico transfronterizo y de una mayor integración en las cadenas mundiales de valor. Aunque esta evolución trajo consigo una mejora de la conectividad, también puso de manifiesto crecientes desajustes entre las novedades del mercado, los marcos de reglamentación y la capacidad institucional.

2.2.2 Disrupciones sistémicas y resiliencia del ecosistema de la aviación. Posteriormente, el transporte aéreo internacional se vio expuesto a una sucesión de disrupciones graves y combinadas a escala mundial. La pandemia de COVID-19 provocó un colapso sin precedentes de la demanda, tensiones financieras agudas en toda la cadena de valor de la aviación y perturbaciones significativas en cuanto a la fuerza laboral, a los que siguieron presiones adicionales derivadas de las tensiones geopolíticas, las perturbaciones del espacio aéreo, la volatilidad de los precios de la energía y una incertidumbre macroeconómica más general. Aunque el tráfico y los resultados financieros se recuperaron ulteriormente a nivel mundial, esta experiencia reveló vulnerabilidades estructurales persistentes y una resiliencia desigual de las regiones, segmentos de mercado y los Estados. Este cúmulo de circunstancias puso de manifiesto el fuerte grado de interdependencia dentro del ecosistema de la aviación y la naturaleza sistémica de los riesgos en todo el sector.

2.2.3 Tendencias y tecnologías y dificultades estructurales nuevas. En el mismo período la aceleración de la digitalización, la automatización, la analítica avanzada y las tecnologías emergentes de aviación, entre ellas los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), han transformado las prácticas operacionales, comerciales y de reglamentación en todo el ecosistema de la aviación. Al mismo tiempo, la fase de recuperación ha puesto de manifiesto una serie de problemas cada vez más acuciantes, entre los que se incluyen las limitaciones de infraestructura y de capacidad, la escasez de aeronaves y piezas de repuesto, las disrupciones en la cadena de suministro y el endurecimiento de las condiciones de financiación. Estas presiones se han visto agravadas por unos requisitos de cumplimiento más estrictos de la conformidad ambiental, los riesgos de ciberseguridad y gobernanza de los datos, los cambios demográficos y la creciente escasez de competencias, que revelan brechas estructurales en la sostenibilidad de la fuerza laboral, la preparación institucional y la planificación a largo plazo.

3. ACELERAR LA TRANSICIÓN DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA CON VISTAS A 2050

3.1 Perspectivas a largo plazo y contexto estratégico. A medida que el sector evoluciona hacia un horizonte de planificación a más largo plazo, la política del transporte aéreo internacional está pasando de los límites de la recuperación posterior a la crisis con objeto de centrarse más en los fundamentos estructurales necesarios para sostener el crecimiento mundial. Las proyecciones de tráfico a largo plazo indican que para 2050 el número de personas pasajeras habrá aumentado aproximadamente en 12 400 millones, lo que supone un incremento notable de la magnitud, la complejidad y la interdependencia del sistema. La aparición de nuevos participantes, como los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), la movilidad aérea avanzada (AAM), las operaciones en el espacio aéreo superior (HAO), además del aumento de las operaciones de transporte espacial a través del espacio aéreo, añaden una complejidad estructural adicional, que requiere enfoques integrados de la gestión del espacio aéreo, la elaboración de la reglamentación y la interoperabilidad mundial. La experiencia adquirida desde la ATConf/6 ha demostrado que el crecimiento, la resiliencia y la sostenibilidad están estrechamente interconectados y deben abordarse de manera integrada. En este contexto, el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI proporciona un marco estratégico común para orientar el desarrollo económico del

transporte aéreo, fortalecer la capacidad institucional y promover la interoperabilidad mundial, tomando en consideración al mismo tiempo la diversidad de circunstancias nacionales.

3.2 Marcos de políticas y facilitadores económicos del crecimiento sostenible. Para adaptarse al crecimiento proyectado en 2050 harán falta marcos de políticas y facilitadores económicos que tengan en cuenta la evolución de las estructuras del mercado, una cooperación transfronteriza reforzada, mayores expectativas de uniformidad reglamentaria e infraestructuras adecuadamente modernizadas. Aunque los instrumentos existentes siguen proporcionando estabilidad, se ven cada vez más puestos a prueba por las dinámicas mencionadas, lo que pone de manifiesto la necesidad de enfoques de políticas más coherentes, interoperables y coordinadas, respaldadas por una mayor cooperación en materia de reglamentación y una mejora de la capacidad institucional. El desarrollo sostenible a largo plazo también dependerá de que se logre el objetivo de la liberalización total del acceso a los mercados, la propiedad y el control, y los servicios de carga aérea mediante disposiciones que permitan la entrada en servicio de las nuevas tecnologías, servicios de aviación emergentes y nuevos participantes, así como mediante marcos económicos sólidos para la planificación y financiación de las infraestructuras, la recuperación de costos y la financiación eficaz de las funciones de vigilancia. En este sentido, la ATConf/7 ofrece la coyuntura oportuna para evaluar cómo pueden modernizarse aún más los marcos actuales a fin de favorecer un crecimiento ordenado, inclusivo y resiliente del transporte aéreo internacional, así como para destacar la creciente importancia de la movilización de los ingresos y la financiación voluntaria de donantes para cerrar las brechas de implementación en los Estados en desarrollo, en consonancia con el objetivo Estratégico: *Ningún País se Queda Atrás* (NCLB). Para acompañar el crecimiento proyectado también harán falta marcos jurídicos e institucionales que faciliten la inversión y el acceso al capital mediante una implementación más amplia y efectiva del Convenio de Ciudad del Cabo y del Protocolo Aeronáutico, con el fin de proporcionar una mayor seguridad jurídica y de sustentar la financiación de aeronaves y la modernización de las flotas. La conferencia constituye una oportunidad para poner en marcha instrumentos y mecanismos que faciliten las inversiones y el acceso al capital en otras áreas críticas, como el desarrollo de infraestructuras y la modernización de la gestión del tránsito aéreo, soluciones energéticas más limpias y el desarrollo y la puesta en mercado de nuevas tecnologías y servicios de aviación emergentes.

3.3 Innovación, tecnologías emergentes y grado de preparación de los sistemas. De cara a 2050, la aceleración del crecimiento de la aviación dependerá de la integración efectiva y coordinada de la innovación, las tecnologías emergentes y el capital humano. La digitalización, la automatización, la analítica avanzada y los nuevos servicios de aviación, en particular los UAS, moldearán cada vez más la eficiencia operacional, las estructuras de mercado y la vigilancia de la reglamentación y, a la vez, ofrecerán oportunidades significativas para la transformación digital que propicien un crecimiento acelerado y más eficaz del transporte aéreo internacional. Para que estos avances contribuyan al crecimiento ordenado de la aviación civil internacional, se necesitan enfoques de políticas orientados hacia el futuro, inclusivos y sistémicos, junto con una inversión sostenida en el desarrollo del personal, la adquisición de competencias y el incremento de la capacidad institucional. En este contexto, iniciativas como la Nueva Generación de Profesionales de la Aviación (NGAP) y el objetivo estratégico de NCLB contribuyen de manera fundamental a un desarrollo aeronáutico equilibrado, resiliente y preparado para el futuro.

4. CONCLUSIÓN

Los avances que se han producido desde la ATConf/6 demuestran tanto continuidad como adaptación en la gobernanza del transporte aéreo internacional. Aunque los fundamentos de políticas establecidos siguen siendo ampliamente relevantes, la evolución de las estructuras del mercado, la aceleración de los cambios tecnológicos y las disrupciones sistémicas han puesto aún más de relieve la importancia de la capacidad institucional, la sostenibilidad de la fuerza laboral y la resiliencia en todo el sistema. La formulación de políticas en el futuro también podría beneficiarse de la continuación de los esfuerzos para promover la implementación de instrumentos de derecho aeronáutico internacional que refuercen la conectividad, la

seguridad jurídica, la protección del público pasajero y la inversión en aviación. En plena transición del sector de la recuperación a un sistema significativamente más complejo e interdependiente, la ATConf/7 brinda una gran oportunidad para que los Estados consideren si los instrumentos jurídicos y los marcos de políticas vigentes relativos a la aviación siguen siendo adecuados para su propósito y cómo pueden seguir facilitando un desarrollo ordenado, inclusivo y resiliente de cara a 2050.

— FIN —