Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ATConf/7-WP/127
25/9/26
(Nota de información)
En español únicamente

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional
3.4: Gravámenes sobre el transporte aéreo internacional

REQUISITOS OPERACIONALES Y DE AERONAVEGABILIDAD PARA EL TRANSPORTE DE COMBUSTIBLE A BORDO DE AERONAVES MONOMOTOR DESTINADO A OPERACIONES AÉREAS EN REGIONES REMOTAS Y DE DIFÍCIL ACCESO

[Nota presentada por Colombia y apoyada por 16 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC[1])]

RESUMEN

En esta nota se analiza la necesidad de contar con requisitos operacionales y de aeronavegabilidad armonizados aplicables al transporte de combustible de aviación a bordo de aeronaves monomotor, práctica habitual en operaciones de abastecimiento en regiones remotas y de difícil acceso donde no existe infraestructura de suministro. Se identifican los riesgos asociados a esta operación —contaminación de combustible, integridad estructural, distribución de peso y balance, y compatibilidad con el régimen de mercancías peligrosas— y se plantean líneas de acción para su tratamiento en el marco normativo de la OACI.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En numerosas regiones del mundo, particularmente en zonas selváticas, insulares o de difícil acceso terrestre, la conectividad aérea constituye el único medio viable de transporte de personas, carga y suministros esenciales. En muchos de estos escenarios no existe infraestructura de abastecimiento de combustible de aviación en los sitios de destino, lo que ha llevado a la práctica operacional de transportar combustible adicional a bordo de aeronaves monomotor, con el fin de garantizar la autonomía necesaria para el regreso o para operaciones subsiguientes.

1.2 Esta práctica, ampliamente extendida en la aviación general y en operaciones de apoyo comunitario, carece de un tratamiento normativo específico y armonizado en el marco SARPS de la OACI, lo que genera incertidumbre regulatoria tanto para los explotadores como para las autoridades de aviación civil encargadas de su vigilancia.

[1] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay.

1.3 La experiencia de la Aeronáutica Civil de Colombia, país con amplias extensiones de territorio de difícil acceso y con una importante flota de aeronaves monomotor dedicada a la conectividad regional, ha puesto de manifiesto la necesidad de contar con criterios técnicos claros que permitan evaluar de manera consistente la seguridad de esta operación.

2. ANÁLISIS

2.1 El transporte de combustible adicional a bordo de una aeronave monomotor, por fuera de los sistemas de combustible certificados por el fabricante, introduce consideraciones de aeronavegabilidad que deben evaluarse cuidadosamente. Entre ellas se destacan: la integridad estructural de los recipientes y su fijación a la aeronave; la compatibilidad de los materiales de contención con el combustible transportado; el riesgo de derrame y contaminación en cabina o compartimentos de carga; y el efecto de la carga transportada sobre el peso y balance de la aeronave.

2.2 Desde la perspectiva operacional, resulta necesario definir criterios sobre la cantidad máxima de combustible que puede transportarse en condición de carga, los procedimientos de manipulación en tierra, la ventilación de los compartimentos donde se ubique el combustible, y la formación específica de las tripulaciones en el manejo de esta condición particular de vuelo.

2.3 Adicionalmente, el transporte de combustible de aviación como carga presenta puntos de convergencia con el régimen de mercancías peligrosas previsto en el Anexo 18 y en el Doc 9284, en la medida en que el combustible de aviación se clasifica como sustancia peligrosa de Clase 3. Resulta pertinente clarificar el tratamiento aplicable cuando dicho transporte se realiza como parte de la operación propia de la aeronave —para su reabastecimiento en destino— frente al transporte como carga sujeta al régimen general de mercancías peligrosas.

2.4 La ausencia de un referente armonizado ha llevado a que los Estados contratantes desarrollen soluciones normativas dispares, algunas mediante autorizaciones específicas de operación, otras mediante circulares de asesoramiento, y en determinados casos sin ningún tratamiento explícito, lo cual introduce heterogeneidad en los niveles de seguridad operacional aplicados a una práctica que, dada su extensión geográfica, tiene relevancia para un número significativo de Estados con territorios remotos.

2.5 Un marco de referencia armonizado permitiría a los Estados contar con criterios técnicos comunes para la certificación de sistemas de transporte de combustible, la evaluación de riesgos asociados y la definición de límites operacionales seguros, favoreciendo así la conectividad aérea hacia regiones remotas sin comprometer la seguridad operacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El transporte de combustible a bordo de aeronaves monomotor constituye una práctica operacional necesaria para sostener la conectividad aérea en regiones remotas y de difícil acceso, cuya seguridad depende en gran medida de la existencia de criterios técnicos armonizados que hoy no están plenamente desarrollados en el marco normativo de la OACI.

3.2 Colombia considera oportuno que la Conferencia impulse el examen técnico de esta materia, con miras a desarrollar material de orientación que fortalezca la seguridad operacional de estas actividades sin restringir innecesariamente la conectividad aérea que resulta esencial para el desarrollo social y económico de las comunidades apartadas.

— FIN —