Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/149[1]
8/10/26

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

FORTALECIMIENTO DE LA CONECTIVIDAD, LA RESILIENCIA Y EL DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE A TRAVÉS DE FORMAS DIVERSAS Y COMPLEMENTARIAS DE TRANSPORTE AÉREO

[Nota presentada por Guinea Ecuatorial, Nigeria, el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA) y el Consejo Internacional de Coordinación de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)]

RESUMEN

El sistema de transporte aéreo internacional sigue evolucionando en respuesta a las necesidades económicas, tecnológicas y sociales en constante cambio. Junto a los servicios aéreos comerciales regulares, diversas formas complementarias de transporte aéreo —entre las que se incluyen los servicios aéreos regionales y comunitarios, la aviación de negocios y general, las operaciones chárter y de carga exclusiva, así como la emergente movilidad aérea avanzada (AAM)— desempeñan un papel importante a la hora de fomentar la conectividad, facilitar el comercio y la inversión, reforzar la resiliencia y propiciar el desarrollo económico sostenible.

Un sistema de transporte aéreo internacional integral y resiliente depende de estas diversas formas de actividad aeronáutica, cada una de las cuales atiende a mercados distintos, opera bajo modelos de negocio diferentes, absorbe perturbaciones distintas y genera beneficios económicos y sociales diferenciados. En conjunto, mejoran la conectividad y la resiliencia operativa, al tiempo que proporcionan acceso a comunidades, regiones e industrias que, de otro modo, podrían no recibir un servicio eficaz. Los marcos normativos y de política económica que aplican implícitamente un único modelo operativo en todo el sector corren el riesgo de limitar la conectividad, socavar la resiliencia y ralentizar el desarrollo sostenible, especialmente en el caso de las comunidades más pequeñas, los Estados en desarrollo y las economías remotas o insulares.

A medida que la aviación internacional sigue evolucionando, la futura política de transporte aéreo internacional debería reconocer estas realidades operativas divergentes. La Organización de Aviación Civil Internacional se encuentra en una posición idónea para ayudar a los Estados mediante orientaciones normativas que promuevan enfoques económicos y normativos proporcionados y adecuados a su finalidad, apoyen el acceso operativo y las infraestructuras facilitadoras, y fomenten marcos normativos equilibrados y preparados para el futuro que permitan que las diversas formas de actividad aeronáutica contribuyan de manera eficaz a la conectividad, la resiliencia y el desarrollo económico sostenible, en consonancia con el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 y la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

[1] Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el IBAC.

Medida: Se invita a la Conferencia a: a) reconozca, en el desarrollo de futuras políticas de aviación civil internacional, que un sistema internacional de transporte aéreo integral se basa en formas diversas y complementarias de transporte aéreo para reforzar la conectividad, la resiliencia y el desarrollo económico sostenible; b) solicite a la OACI que, al elaborar orientaciones normativas, promueva enfoques de política económica y regulatoria proporcionados y adecuados a su finalidad, que reflejen las diferentes características operativas de la aviación regular y no regular; y c) en el espíritu de la iniciativa NCLB, solicitar a la OACI que elabore orientaciones para los Estados que fomenten el acceso operativo, así como infraestructuras y marcos normativos que refuercen la conectividad, la resiliencia y el desarrollo económico sostenible.	
Objetivo estratégico:	El presente documento de trabajo se refiere al objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo garantiza la prosperidad económica y el bienestar social para todos*
Repercusiones financieras:	Ninguna
Referencias:	ATConf/6-WP/64; ATConf/6-Informe Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 10009)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La aviación civil internacional ha evolucionado hasta convertirse en un ecosistema cada vez más diverso de formas complementarias de transporte aéreo. Si bien los servicios aéreos comerciales regulares siguen siendo fundamentales para la conectividad mundial, los servicios aéreos regionales y comunitarios, la aviación de negocios y general, las operaciones chárter y bajo demanda, los servicios exclusivamente de carga y la emergente movilidad aérea avanzada (AAM) contribuyen de manera significativa a la conectividad, el desarrollo regional, el comercio, la preparación ante emergencias y el crecimiento económico.

1.2 Estas formas de transporte aéreo atienden a diferentes mercados y usuarios, operan bajo distintos modelos de negocio y responden a requisitos operativos, comerciales y sociales diferenciados. En conjunto, conforman un sistema de transporte aéreo internacional integral y que se refuerza mutuamente, lo que potencia la conectividad, la accesibilidad, la resiliencia y el desarrollo económico sostenible, especialmente para aquellas comunidades, regiones e industrias que, de otro modo, podrían seguir sin recibir una atención adecuada.

1.3 La importancia de esta diversidad no es nueva. En la Sexta Conferencia Mundial sobre Transporte Aéreo (ATConf/6), la Conferencia reconoció la aviación de negocios como una cuestión emergente de interés para los Estados y las partes interesadas del sector de la aviación, e instó a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a elaborar directrices pertinentes. La Conferencia reconoció asimismo la aviación de negocios como un componente importante de un sistema integral de transporte aéreo internacional. Las posteriores perturbaciones operativas y la evolución del mercado han demostrado aún más el valor de la diversidad del sector como fuente vital de crecimiento económico, conectividad y resiliencia del sistema.

1.4 A medida que la aviación internacional sigue evolucionando, la futura política de transporte aéreo internacional debería reflejar las diferentes características y contribuciones de estas formas complementarias de transporte aéreo. Se invita a la Conferencia a examinar cómo las orientaciones normativas de la OACI pueden respaldar enfoques económicos y normativos proporcionados, adecuados a su finalidad y con visión de futuro, al tiempo que facilitan el acceso operativo, las infraestructuras y las condiciones normativas necesarias para que las diversas formas de aviación contribuyan plenamente a la conectividad, la resiliencia y el desarrollo económico sostenible.

2. FUNCIONES COMPLEMENTARIAS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

2.1 El sistema de transporte aéreo internacional comprende una amplia gama de operaciones complementarias que, en su conjunto, respaldan los objetivos económicos, sociales y de desarrollo de los Estados. Si bien las compañías aéreas de pasajeros de línea regular constituyen la columna vertebral de la red mundial, con gran capacidad y alta frecuencia, un ecosistema diverso de aviación no regular y especializada —que incluye los servicios aéreos regionales, la aviación de negocios y general, las compañías de carga, los vuelos chárter y los programas de propiedad fraccionada— amplía la conectividad a mercados, comunidades y flujos de carga a los que las redes de línea regular no pueden dar servicio de manera eficiente. Las comunidades rurales, remotas y sin salida al mar suelen depender de estos diversos modelos operativos como su única conexión aérea significativa, mientras que el sector actúa al mismo tiempo como una incubadora vital para formar, cualificar y desarrollar profesionales cualificados de la aviación en todo el ecosistema más amplio. Los conceptos y servicios emergentes de la aviación de acceso masivo (AAM) amplían aún más estas oportunidades para mejorar la accesibilidad urbana y regional.

3. FORTALECIMIENTO DE LA CONECTIVIDAD Y LA RESILIENCIA OPERATIVA

3.1 La aviación de negocios y la aviación general —y, en breve, los operadores de movilidad aérea avanzada (AAM)— proporcionan conectividad a una red de destinos considerablemente más amplia que los servicios aéreos regulares, incluidos muchos aeropuertos más pequeños y regionales a los que tradicionalmente no prestan servicio las aerolíneas regulares. A medida que los operadores de AAM inicien sus servicios comerciales, las aeronaves eléctricas e híbridas de bajo nivel de ruido permitirán nuevos lugares de aterrizaje y nodos de vertipuerto, ampliando la conectividad aérea sostenible a comunidades que antes eran inaccesibles.

3.2 Un sistema de transporte aéreo diversificado es significativamente más resiliente ante crisis globales, incluidas las recesiones económicas, las emergencias de salud pública y los desastres naturales. Tal y como se demostró durante la pandemia de COVID-19, los operadores no regulares fueron fundamentales para mantener la conectividad, las infraestructuras críticas, las cadenas de suministro esenciales y la movilidad oportuna de los trabajadores clave, así como para proporcionar evacuaciones médicas y ayuda humanitaria vitales cuando se interrumpieron las redes regulares. Enmarcar estos diversos modelos como «conectores comunitarios» pone de relieve su singular resiliencia operativa y subraya su papel estratégico a la hora de garantizar la resiliencia y la continuidad del transporte aéreo en todo el sistema durante las crisis.

4. FOMENTO DEL DESARROLLO ECONÓMICO SOSTENIBLE

4.1 Las diversas formas de transporte aéreo contribuyen al desarrollo económico sostenible de manera complementaria. Mientras que la aviación regular impulsa el turismo a gran escala, la aviación de negocios y la aviación general actúan como «motores económicos» y «generadores de empleo», facilitando la inversión y el comercio en regiones desatendidas. Los datos del sector lo identifican como un importante generador de empleo y un catalizador de la actividad económica de alto valor. Además, este sector actúa como «incubadora tecnológica» y pionero en la adopción de soluciones sostenibles, como los winglets y,

más recientemente, el uso de combustibles sostenibles para la aviación (SAF), al tiempo que explora sistemas de propulsión alternativos, lo cual resulta fundamental para alcanzar los objetivos globales de cero emisiones netas.

5. LA NECESIDAD DE UNA POLÍTICA PROPORCIONAL Y ADECUADA A SU FINALIDAD

5.1 La diversidad del transporte aéreo internacional exige enfoques normativos que sean proporcionados a las diferentes características operativas. La aviación no regular abarca una amplia gama de modelos —entre los que se incluyen la aviación de negocios no comercial operada por sus propietarios, los programas de propiedad fraccionada, así como los operadores comerciales bajo demanda y de vuelos chárter—, cada uno con características operativas y comerciales distintas, pero que suelen diferenciarse por su naturaleza flexible y bajo demanda, el uso de aeronaves más pequeñas y la necesidad de obtener autorizaciones de vuelo oportunas.

5.2 La aplicación de marcos normativos económicos diseñados para servicios regulares de alta capacidad a todas las formas de aviación conlleva el riesgo de imponer costes y retrasos desproporcionados sin que ello redunde en un beneficio correspondiente para la seguridad, la protección o la competencia leal. El reconocimiento de estas diferencias favorece el desarrollo de políticas adaptadas a su finalidad que alcancen objetivos comunes al tiempo que reflejen las diferentes realidades operativas en un sistema verdaderamente inclusivo. Los enfoques adaptados a cada finalidad no pretenden menoscabar los resultados normativos; más bien, reconocen que pueden lograrse resultados equivalentes en materia de seguridad, protección, competencia y políticas públicas mediante diferentes mecanismos normativos más adecuados a las características de la operación.

6. GARANTIZAR EL ACCESO OPERATIVO Y LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA

6.1 Para aprovechar las ventajas de un sistema diversificado es necesario contar con un acceso adecuado en los nodos de transporte y con la inclusión de aeropuertos de aviación comercial y general, helipuertos, vertipuertos y operadores de base fija (FBO) en los Planes Nacionales de Inversión para el Desarrollo. Considerar estas instalaciones como nodos de transporte vitales y resilientes contribuye a movilizar capital privado, asociaciones público-privadas (APP) y financiación de bancos de desarrollo sin necesidad de recurrir a subvenciones públicas. Además, la modernización de las normas *de propiedad y control,* así como el reconocimiento formal *de la propiedad fraccionada* como un modelo de negocio diferenciado, facilitarán la inversión internacional y la flexibilidad transfronteriza necesarias para un sistema de transporte aéreo inclusivo.

7. APROVECHAR LOS CIMIENTOS DEL LIDERAZGO DE LA OACI

7.1 La OACI ya ha sentado las bases para esta labor mediante sus orientaciones anteriores sobre la clasificación de las actividades de aviación y el tratamiento económico de los diversos modelos operativos que abarca la aviación de negocios, incluidas las operaciones comerciales y no comerciales. Este conjunto de trabajos ya existentes proporciona una base para que la OACI lidere la elaboración de orientaciones transversales que:

a) promuevan enfoques económicos y normativos proporcionados;

b) identifiquen y difundan las mejores prácticas internacionales para las operaciones no regulares;

c) fomente el desarrollo de infraestructuras facilitadoras y de procesos de concesión de permisos digitales y agilizados para reducir los plazos de aprobación operativa; y

d) garantice que las políticas futuras reconozcan explícitamente la contribución de las diversas y complementarias formas de transporte aéreo al crecimiento económico sostenible.

8. CONCLUSIONES

8.1 La diversidad de la aviación civil internacional mejora en su conjunto la conectividad, la resiliencia operativa y el desarrollo económico, especialmente para aquellas comunidades e industrias a las que las aerolíneas de línea regular no prestan un servicio eficaz. La elaboración de políticas debe abarcar todo el espectro de operaciones para respaldar marcos normativos equilibrados, basados en el rendimiento y preparados para el futuro.

8.2 La OACI se encuentra en una posición única para proporcionar el liderazgo y la orientación normativos necesarios para ayudar a los Estados a aplicar políticas proporcionadas y adecuadas a su finalidad que fomenten un sistema de transporte aéreo económicamente viable, competitivo, accesible, seguro, protegido, eficiente y sostenible para todos.

— FIN —