Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/163[1]
25/90/26

NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

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

Cuestión 4: Tecnologías emergentes, nuevos modelos de negocio y otros asuntos afines
4.1: Marcos para la reglamentación económica de las tecnologías emergentes

MARCO GLOBAL PARA LA REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DE LAS TECNOLOGÍAS EMERGENTES EN LA AVIACIÓN CIVIL (AAM, RPAS Y eVTOL)

(Nota presentada por Venezuela (República Bolivariana de)
y apoyada por 17 Estados miembros de la CLAC[2])

RESUMEN

Se somete a la consideración de la Conferencia una propuesta para el establecimiento de un Marco global sobre la reglamentación económica de las tecnologías emergentes en la aviación civil. Ante la inminente masificación de las operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), el transporte logístico no tripulado y la movilidad aérea avanzada/aeronave eléctrica de despegue y aterrizaje vertical (AAM/eVTOL), se requiere complementar de forma integral los avances en certificación técnica y *seguridad operacional* con directrices económicas armonizadas a nivel mundial sobre acceso al mercado, sostenibilidad tarifaria de infraestructuras (vertipuertos y servicios de tráfico UTM) y demás normativas de responsabilidad civil.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) tomar en cuenta las consideraciones expuestas sobre los desafíos y oportunidades económicas que plantean las tecnologías emergentes en la aviación civil;
b) recomendar al Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a través del Comité de Transporte Aéreo (ATC), la creación de un grupo de trabajo especializado encargado de la elaboración de un Manual de orientación sobre la reglamentación económica de las tecnologías emergentes en la aviación civil, en concordancia con la actualización de los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587) y el *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626); y
c) exhortar a los Estados contratantes a colaborar activamente en el intercambio de mejores prácticas para la armonización y desarrollo de dichos esquemas regulatorios.

Objetivo estratégico:	*El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.*

[1] Versión en español proporconada por Venezeula (República Bolivariana de).
[2] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay y Uruguay.

Repercusiones financieras:	Se esperan repercusiones financieras para las siguientes partes interesadas de la aviación: los Estados, la industria aeronáutica y organizaciones especializadas, para la adopción de un marco económico global que generará eficiencias de costos operacionales, prevendrá distorsiones de mercado y facilitará la atracción de inversiones privadas en infraestructura AAM/gestión del tránsito de sistemas de aeronaves no tripuladas (UTM) a nivel mundial. En el caso de la OACI deberá destinar fondos específicos para el desarrollo de grupos de trabajos dedicados a la investigación y propuesta de modificación, actualización o creación de nuevas disposiciones o documentos de orientación relacionados.
Referencias:	*Cuestiones de política y orientación sobre reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587). *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626) *Políticas de la OACI sobre derechos de aeropuerto y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082) *Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)* (Doc 10019)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la última década, los Estados contratantes y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) han logrado avances de trascendencia mundial en la elaboración de marcos técnicos de seguridad operacional, gestión del riesgo y ciberseguridad para la integración de aeronaves no tripuladas y sistemas de movilidad aérea avanzada (AAM). Sin embargo, el crecimiento acelerado de los modelos comerciales basados en sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y aeronaves eléctricas de despegue y aterrizaje vertical (eVTOL), exige un esfuerzo global equivalente en el plano regulatorio económico.

1.2 La experiencia en la aviación civil demuestra que la viabilidad comercial y el escalamiento seguro de los nuevos servicios aéreos requieren certidumbre jurídica y previsibilidad económica; de conformidad con las directrices de los *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587) y el *Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626), los cuales son requisitos indispensables para la viabilidad a largo plazo del transporte aéreo.

1.3 La falta de orientación global estandarizada en materia económica para tecnologías emergentes, amenaza con generar un panorama internacional fragmentado, creando barreras distorsionadoras al comercio internacional y encareciendo el escalamiento global de flotas y tecnologías.

2. ANÁLISIS

2.1 En cuanto al acceso al mercado y licencias comerciales globales no están optimizados para operaciones autónomas o no tripuladas. La disparidad en los requisitos comerciales entre regiones dificulta la interoperabilidad y la expansión internacional de operadores y fabricantes.

2.2 En relación a la infraestructura digital/física y la sostenibilidad tarifaria, requiere altos niveles de inversión pública y privada para desarrollar modelos y tasas de uso no discriminatorias, estructuradas bajo los principios de recuperación de costos de acuerdo a las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082), estableciendo las tarifas de uso de la gestión de tráfico no tripulado (UTM) y de los vertipuertos, evitando así monopolios naturales en nodos urbanos e interurbanos claves y garantizar el acceso abierto.

2.3 Es imprescindible fijar exigencias de capacidad financiera y pólizas de seguros proporcionales al volumen de la operación, masa máxima al despegue y perfil de riesgo. Un marco regulatorio demasiado rígido corre el riesgo de asfixiar la innovación y restringir el mercado exclusivamente a grandes conglomerados, dejando al margen a las pequeñas y medianas empresas tecnológicas de los países en desarrollo.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Reconocer la importancia estratégica del desarrollo económico del transporte aéreo como pilar fundamental para el despliegue sostenible de la AAM, los RPAS y la aviación de nueva generación a nivel global. La aviación civil internacional se encuentra en un punto de inflexión estratégico, por el despliegue a gran escala de la aviación no tripulada que no solo representa una innovación tecnológica, sino un motor fundamental para el crecimiento económico mundial, la conectividad territorial y el desarrollo sostenible.

3.2 Invitar al Consejo de la OACI a que, a través del Comité de Transporte Aéreo (ATC), disponga la creación de un grupo de trabajo encargado de elaborar un Manual de Orientación sobre la Reglamentación Económica de las Tecnologías Emergentes en la Aviación Civil, como complemento de los volúmenes existentes de los Doc 9587 y Doc 9626 de la OACI.

3.3 Exhortar a los Estados Contratantes a adoptar políticas de acceso al mercado transparentes, no discriminatorias y proporcionales para la concesión de licencias comerciales de transporte aéreo no convencional y la gestión tarifaria de la infraestructura digital/física emergente, fomentando el intercambio de buenas prácticas sobre modelos de concesión de vertipuertos y esquemas tarifarios de servicios UTM a nivel mundial.

— FIN —