



NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA 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

DEBATE SOBRE LA APLICACIÓN DE LAS LEYES Y REGLAMENTACIONES NACIONALES SOBRE INTELIGENCIA ARTIFICIAL A LA AVIACIÓN INTERNACIONAL

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

Los Estados miembros están estableciendo cada vez más marcos jurídicos y de gobernanza para la inteligencia artificial (IA), y es probable que el sector de la aviación esté contemplado en ellos. Pero dichos marcos no están estructurados de la misma manera. En algunos Estados, la IA está regulada por una ley de aplicación general, en virtud de la cual el ministerio responsable de la IA establece los criterios y requisitos aplicables a su uso en la aviación. En otros, los requisitos relativos a la IA se aplican mediante el marco reglamentario de la aviación, y la administración de aviación civil sigue siendo la autoridad competente. Los servicios aéreos internacionales se prestan en ambos grupos de Estados. Por lo tanto, las diferencias en la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales en materia de IA pueden dar lugar a la duplicación de normas e incertidumbre jurídica, menoscabando la interoperabilidad internacional. Hasta ahora, los debates sobre este tema se han centrado en la aplicación técnica y operacional de la IA, y no en las condiciones en las que las leyes nacionales sobre IA se aplican a la aviación internacional. En esta nota, se pide a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) que inicie un diálogo sobre criterios comunes que los Estados miembros puedan tomar como referencia.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a hacer suyas las conclusiones y recomendaciones que se exponen en la sección 3.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo.</i>
Repercusiones financieras:	Se prevé que las actividades a las que se refiere esta nota se lleven a cabo con los recursos previstos en el presupuesto del programa regular.
Referencias:	Ley marco sobre el desarrollo de la inteligencia artificial y el establecimiento de bases para la confianza (<i>Framework Act on the Development of Artificial Intelligence and the Creation of a Foundation for Trust</i>) (Ley núm. 20676, en vigor desde el 22 de enero de 2026), República de Corea. Reglamento (UE) 2024/1689 (<i>Ley de Inteligencia Artificial de la Unión Europea</i>). DGCA/61-DP/06/07, <i>Debate sobre la aplicación de las normas nacionales sobre IA a la aviación internacional.</i> [Disponible solo en inglés] A42-WP/234, <i>Integración responsable y estratégica de la inteligencia artificial en la aviación civil internacional.</i> A42-WP/652, <i>Proyecto de texto para el informe sobre la cuestión 20 del orden del día.</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los Estados miembros están estableciendo cada vez más marcos jurídicos y de gobernanza en respuesta al rápido desarrollo de la inteligencia artificial (IA), y es probable que el sector de la aviación quede comprendido en dichos marcos a medida que se amplíe el uso de la IA en toda la aviación.

1.2 La República de Corea ha establecido una base jurídica para la gobernanza de la IA mediante la Ley marco sobre el desarrollo de la inteligencia artificial y la creación de una base para la confianza. Dado que la ley incluye el uso de la IA en la explotación y gestión esenciales del transporte, incluidas sus infraestructuras y sistemas, dentro de la categoría de “IA de alto impacto”, la aviación, junto con los sectores ferroviario y marítimo, queda comprendida en su ámbito de aplicación. Para suministrar productos y servicios en esos sectores, se requiere cumplir con medidas que salvaguarden la seguridad operacional y la fiabilidad.

1.3 En la Unión Europea (UE), los requisitos aplicables a la IA se rigen por el marco reglamentario aeronáutico vigente. La Ley de Inteligencia Artificial de la UE hace referencia a las normas de protección de la aviación civil y al Reglamento por el que se crea la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (EASA), y exige que se tengan en cuenta los requisitos aplicables a la IA de alto riesgo cuando esta se utilice como componente de la seguridad operacional en la aviación.

1.4 En el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI se examinaron varias notas relacionadas con la IA, presentadas por los Estados miembros y las organizaciones regionales, y en ellas se analizaban las repercusiones más amplias, las posibles aplicaciones y los futuros desafíos de la IA en todo el sector de la aviación, mientras que una nota de información presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) ofrecía un panorama general de los avances en la materia, tanto en la industria como en materia de certificación.

1.5 En particular, en la nota A42-WP/234, copatrocinada por la República de Corea, se propuso que la OACI estableciera una plataforma de colaboración sobre IA aplicada a la aviación, realizara un estudio sobre las aplicaciones actuales de la IA y el grado de preparación en materia de supervisión, junto a los grupos expertos pertinentes, y elaborara orientaciones básicas, como una circular o un manual.

2. ANÁLISIS

2.1 En la OACI, las deliberaciones se han centrado principalmente en los efectos y las posibles aplicaciones de la IA en ámbitos tales como la seguridad operacional de la aviación y seguridad AVSEC, la gestión del tránsito aéreo, la instrucción y la vigilancia, así como en la necesidad de orientación y creación de capacidades para contribuir a la adopción segura y fiable de la IA.

2.2 Sin embargo, sigue faltando un debate amplio e integral sobre las condiciones en que las leyes y reglamentos nacionales en materia de IA podrían aplicarse a la aviación internacional y sobre la manera en que podrían imponer obligaciones o medidas reglamentarias a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeropuertos y otros proveedores de servicios.

2.3 En la aviación internacional, suelen intervenir múltiples jurisdicciones al mismo tiempo. Por consiguiente, las diferencias en la aplicación de las reglamentaciones nacionales sobre IA pueden dar lugar a la duplicación de normas e incertidumbre jurídica, poniendo en riesgo la interoperabilidad internacional.

- a) La reglamentación de la IA también se está abordando de diferentes maneras. En algunos Estados, la IA está regulada por una ley de aplicación general, en virtud de la cual el ministerio responsable de la IA establece los requisitos aplicables a su uso en la aviación. En otros, los requisitos relativos a la IA se aplican mediante el marco reglamentario de la aviación, y la administración de aviación civil sigue siendo la autoridad competente. Los servicios aéreos internacionales se prestan en ambos grupos de Estados.

- b) Esta diferencia tiene consecuencias prácticas. Un explotador puede estar sujeto a dos marcos normativos y dos autoridades en relación con un mismo sistema. También puede ocurrir que no quede claro si los requisitos ya satisfechos conforme a la reglamentación aeronáutica o a una norma internacional aceptada por la administración de aviación civil se reconocen en el marco de la legislación sobre IA. Asimismo, los plazos de aplicación pueden variar, ya que las obligaciones no entran en vigor simultáneamente en todos los Estados.

2.4 Por lo tanto, la OACI debería contemplar la posibilidad de establecer principios o criterios comunes para la aplicación de leyes y reglamentos nacionales en materia de IA a la aviación internacional.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Conferencia a concluir que:

- a) la reglamentación de la IA está siendo abordada de distintas maneras: en algunos Estados, es la administración de aviación civil la responsable de establecer los criterios y requisitos aplicables al uso de la IA en la aviación, mientras que, en otros, es incumbencia del ministerio responsable de la IA;
- b) los servicios aéreos internacionales se prestan en ambos grupos de Estados, por lo que las diferencias en la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales sobre IA pueden dar lugar a la duplicación de normas e incertidumbre jurídica, poniendo en riesgo la interoperabilidad internacional; y
- c) los debates que han tenido lugar hasta la fecha se han centrado en la aplicación técnica y operacional de la IA, pero no en las condiciones en que las leyes y reglamentos nacionales sobre IA se aplican a la aviación internacional ni en las obligaciones que pueden imponer a los explotadores de aeronaves, explotadores de aeropuertos y otros proveedores de servicios.

3.2 Se invita a la Conferencia a recomendar que:

- a) la OACI encabece deliberaciones de alto nivel sobre criterios comunes para la aplicación de las leyes y reglamentaciones nacionales en materia de IA a su uso en la aviación internacional para que los Estados miembros puedan tomarlos como referencia al establecer o perfeccionar sus marcos jurídicos e institucionales para la IA aplicada a la aviación;
- b) se invite a los Estados miembros a proporcionar, con carácter voluntario, información sobre sus leyes y reglamentos en materia de IA y sobre si dichas leyes se aplican a la aviación, cuál es la autoridad competente para aplicarlas y cuáles son los mecanismos de consulta existentes entre esa autoridad y la administración de aviación civil; y
- c) las oficinas regionales de la OACI recopilen la información suministrada e identifiquen cuestiones y prioridades regionales comunes que puedan servir de base para las deliberaciones mencionadas en el apartado a).