ATConf/7-WP/211
xx/11/26

SÉPTIMA 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
1.1: Novedades y avances desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6)

PROYECTO DE INFORME

Cuestión 1: Panorama de las novedades en el transporte aéreo
1.1: Novedades y avances desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6)

1.1.1 DOCUMENTACIÓN

1.1.1.1 En la nota WP/2, la Secretaría presenta un panorama de las principales novedades acaecidas en el transporte aéreo internacional desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) celebrada en 2013. Se destacan los avances en la aplicación de las políticas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en materia de liberalización del acceso a los mercados, servicios de carga aérea, protección del público consumidor, competencia y financiación de la infraestructura, y se analizan las novedades más generales del sector, entre ellas la recuperación tras la pandemia, la transformación digital, las tecnologías emergentes y la evolución de las dificultades en el plano de la reglamentación. Se subraya la importancia de modernizar las políticas y la reglamentación, potenciar la cooperación internacional y mejorar la capacidad institucional para favorecer el desarrollo sostenible, resiliente e inclusivo del transporte aéreo internacional de aquí a 2050. Se invita a la Conferencia a tomar nota de estas novedades y apoyar las actividades de la OACI encaminadas a dar respuesta a las tendencias emergentes y avanzar en los objetivos de su Plan Estratégico 2026-2050.

1.1.1.2 En la nota WP/38, China hace hincapié en la importancia de fortalecer la conectividad aérea mundial en apoyo del desarrollo socioeconómico inclusivo, el Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 y el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás* (NCLB). En la nota se ponen de relieve los problemas de conectividad a los que se enfrentan los países en desarrollo y se propone un enfoque basado en datos para encontrar nodos de redes de rutas internacionales a fin de facilitar su integración en redes regionales y mundiales de transporte aéreo. Se invita a la Conferencia a reconocer la importancia de fortalecer la conectividad aérea mundial, a exhortar a los Estados miembros a que mejoren la conectividad de los países en desarrollo y a promover una red mundial de transporte aéreo más equilibrada e inclusiva, y a pedir a la OACI que encomiende a los grupos expertos pertinentes la realización de investigaciones sobre el enfoque propuesto y fomente el intercambio de prácticas de selección de nodos y la realización de estudios de caso voluntarios.

1.1.1.3 En la nota WP/56, presentada por Eswatini en nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC), se subraya la necesidad de fortalecer la función de desarrollo del transporte aéreo de la OACI a la luz de los problemas persistentes de conectividad, asequibilidad y capacidad, sobre todo en las regiones en desarrollo. En la nota se señala que la capacidad institucional y los recursos existentes de la OACI pueden no ser acordes a la dimensión de su mandato y se aboga por un enfoque reforzado y basado en resultados y con los suficientes recursos suficientes, conocimientos especializados y capacidad regional. Se invita a la Conferencia a reconocer el desarrollo del transporte aéreo como una función principal de la OACI, pedir al Consejo que considere un examen institucional y de capacidad de la función de desarrollo del transporte aéreo de la OACI, que refuerce el programa de trabajo para el desarrollo del transporte aéreo y dote a la Organización de recursos presupuestarios suficientes y de una plantilla con las calificaciones profesionales adecuadas y una composición geográfica equilibrada.

1.1.1.4 En la nota WP/64, presentada por Irlanda en nombre de la Unión Europea (UE), sus Estados miembros[1] y los demás Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)[2], se destaca la importancia de preservar la integridad de los acuerdos de servicios aéreos (ASA) a fin de mantener servicios aéreos previsibles en situaciones de crisis. Se señala la necesidad de fomentar una mayor conciencia de las orientaciones actuales de la OACI y su uso, y se invita a la Conferencia a apoyar su examen y promoción permanente, así como el perfeccionamiento del modelo de acuerdo de servicios aéreos (MASA) de la OACI a fin de ayudar a los Estados a reforzar su resiliencia ante las crisis.

1.1.1.5 En la nota WP/76, presentada por Arabia Saudita con el copatrocinio de Egipto, se destaca que los dilatados intervalos que median entre las conferencias mundiales de transporte aéreo podrían limitar la capacidad de responder a la dinámica del mercado y el avance sostenido hacia la consecución del objetivo de desarrollo económico de la OACI. En la nota se invita a la Conferencia a pedir al Consejo que reduzca el intervalo a cinco años, convocando la Octava Conferencia de Transporte Aéreo (ATConf/8) a principios de 2031, y que elabore un mecanismo de notificación y evaluación dentro de los tres años siguientes a cada edición de la conferencia. También se pide la interacción permanente de la Secretaría con los Estados, la industria y otras partes interesadas entre conferencias.

1.1.1.6 En la nota WP/144, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), se pone de relieve que las constantes disrupciones de las cadenas de suministro retrasan las entregas y el mantenimiento de aeronaves, aumentando los costos y limitando la conectividad, la modernización de las flotas y el crecimiento. En la nota se invita a la Conferencia a alentar a los Estados a que eliminen las trabas procesales y las barreras económicas al movimiento de componentes y materiales esenciales, posibiliten el acceso a los minerales críticos y faciliten la capacidad de mantenimiento y el reconocimiento de las certificaciones. También se pide a la OACI que integre la resiliencia de la cadena de suministro en el seguimiento económico, la orientación sobre políticas y la respuesta a las crisis.

1.1.2 **DEBATE**

1.1.2.1 La Conferencia toma nota de las novedades en el transporte aéreo internacional acaecidas desde la ATConf/6, entre ellas los avances logrados en varias áreas de políticas. Subraya la importancia de mantener políticas orientadas al futuro para promover el desarrollo sostenible, resiliente e inclusivo del transporte aéreo internacional, en concordancia con el Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI. También destaca el papel de la OACI para impulsar el desarrollo del transporte aéreo, sobre todo en las regiones que se enfrentan a problemas persistentes de conectividad, asequibilidad y capacidad institucional. Se manifiesta un amplio apoyo al fortalecimiento del programa de trabajo de desarrollo del transporte aéreo de la OACI, tomando como referencia los mandatos ya existentes y los que resulten de la actual (séptima) Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) dirigidos a la ejecución del Plan Estratégico de la OACI teniendo debidamente en cuenta el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás*.

1.1.2.2 La Conferencia destaca la necesidad de preservar la previsibilidad de los servicios aéreos internacionales durante las crisis con cooperación, transparencia y comunicación oportuna entre los Estados, y de profundizar la conciencia y aplicación de las orientaciones vigentes de la OACI mediante el examen permanente de su modelo de acuerdo de servicios aéreos. Además, se apoya la iniciativa de estudiar enfoques basados en datos para identificar nodos estratégicos en redes internacionales de transporte aéreo con el fin de mejorar la conectividad.

[1] Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Chequia, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Malta, Países Bajos, Polonia, Portugal, Rumania y Suecia.

[2] Albania, Armenia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Islandia, Macedonia del Norte, Mónaco, Montenegro, Noruega, Reino Unido, República de Moldova, San Marino, Serbia, Suiza, Türkiye y Ucrania.

1.1.2.3 En lo que respecta a la periodicidad de las conferencias mundiales de transporte aéreo, se expresa apoyo a que el Consejo estudie la conveniencia de intervalos más cortos con un mecanismo de información entre períodos que evite duplicar los existentes. Se toma nota de que la programación de futuras conferencias debería tener en cuenta el programa general de reuniones de la OACI, sus prioridades y su efecto en los recursos.

1.1.2.4 La Conferencia también toma nota de los efectos de las disrupciones persistentes en las cadenas mundiales de suministro de la industria de la aviación y subraya la importancia de la cooperación internacional para facilitar el movimiento de componentes y materiales esenciales, potenciar los recursos y capacidad de mantenimiento y reducir las trabas procedimentales innecesarias. Se reconoce igualmente el valor potencial de incorporar consideraciones relativas a la resiliencia de las cadenas de suministro en el monitoreo económico que realiza la OACI y la formulación de políticas.

1.1.2.5 La Conferencia toma nota de las notas de información WP/32, presentada por China, y WP/194, presentada por el Grupo de Acción en el Transporte Aéreo (ATAG), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), la Asociación de Servicios de Aviación (ASA World), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO) y el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA).

1.1.3 **CONCLUSIÓN**

1.1.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y las deliberaciones sobre la cuestión 1.1 del orden del día, la Conferencia concluye que:

a) la OACI y los Estados deberían velar por que las políticas de transporte aéreo, la reglamentación y la capacidad institucional sigan dando respuesta a la digitalización, las tecnologías emergentes, la dinámica de los mercados y las disrupciones del futuro, y que se fortalezca la conectividad en los Estados en desarrollo, los países menos adelantados (PMA), los países en desarrollo sin litoral (PDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID);

b) los Estados deberían aplicar las recomendaciones de la Conferencia y proporcionar información pertinente y compartir mejores prácticas, y que la OACI debería reforzar el monitoreo, detectar las necesidades emergentes en materia de políticas e informar a la Asamblea sobre los avances;

c) para mantener el impulso entre las sucesivas ediciones de la conferencia mundial de transporte aéreo, el Consejo debería considerar la conveniencia de acortar el intervalo entre ediciones, habida cuenta de la centralidad del desarrollo económico del transporte aéreo, la naturaleza dinámica del sector y la constante evolución de la tecnología;

d) los Estados deberían recurrir más a las orientaciones de la OACI, y la OACI debería seguir actualizando su modelo de acuerdo de servicios aéreos para favorecer la cooperación, la transparencia y la previsibilidad de los servicios aéreos durante disrupciones graves; y

e) los Estados y la industria deberían fortalecer la cooperación en materia de resiliencia de las cadenas de suministro de la aviación, y la OACI debería integrar su consideración en sus actividades de seguimiento económico, orientaciones de políticas y respuesta ante crisis sin duplicar el trabajo de otros organismos competentes.

1.1.4 **RECOMENDACIÓN**

Recomendación 1 — Novedades y avances desde la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6)

La Conferencia recomienda:

a) que la OACI y los Estados se cercioren de que las políticas de transporte aéreo, la reglamentación y la capacidad institucional siguen dando respuesta a la digitalización, las tecnologías emergentes, la dinámica de los mercados y las disrupciones futuras, y que se fortalece la conectividad en los Estados en desarrollo y con capacidad limitada;

b) que los Estados adopten medidas para llevar a la práctica las recomendaciones de las conferencias mundiales de transporte aéreo y proporcionar a la OACI información pertinente sobre los avances, las dificultades de aplicación y las necesidades emergentes en materia de políticas;

c) que la OACI fortalezca el proceso para vigilar la ejecución de las recomendaciones de la Conferencia, detectar las necesidades emergentes en materia de políticas e informar a la Asamblea sobre los avances;

d) que la OACI considere acortar el intervalo entre conferencias mundiales de transporte aéreo para mantener el impulso entre ediciones, teniendo en cuenta la naturaleza dinámica del sector y los cambios constantes que se producen en el ámbito tecnológico;

e) que la OACI profundice su función de desarrollo del transporte aéreo y vele por que sus orientaciones en materia de políticas, seguimiento económico y apoyo a la implementación se mantenga en sintonía con los objetivos del Plan Estratégico 2026-2050, con una nueva actualización de su modelo de acuerdo de servicios aéreos para preservar la resiliencia ante las crisis; y

f) que los Estados y la industria profundicen la cooperación para mantener la resiliencia de las cadenas de suministro de la aviación, y que la OACI incorpore las consideraciones pertinentes relativas a las cadenas de suministro en su seguimiento económico, sus orientaciones en materia de políticas y sus actividades de respuesta ante crisis sin duplicar el trabajo de otros organismos competentes.

— FIN —