ATConf/7-WP/222
19/11/26

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
4.3: Aprovechar los datos de transporte aéreo y el ecosistema digital para que las operaciones sean fluidas, seguras y resilientes

PROYECTO DE INFORME

Cuestión 4: Tecnologías emergentes, nuevos modelos de negocio y otros asuntos afines
4.3: Aprovechar los datos de transporte aéreo y el ecosistema digital para que las operaciones sean fluidas, seguras y resilientes

4.3.1 DOCUMENTACIÓN

Parte A: Datos de la aviación para la reglamentación y el desarrollo económicos

4.3.1.1 En la nota WP/9, la Secretaría destaca la función estratégica de los ecosistemas de datos de aviación de confianza, seguros e interoperables para contribuir a la formulación de políticas con base empírica, la reglamentación económica, la vigilancia basada en el riesgo y la resiliencia operacional. La nota pone de relieve la armonización de las normas sobre datos, la gobernanza, la analítica avanzada y el uso responsable de la inteligencia artificial (IA), junto con salvaguardias de la privacidad y supervisión humana. Se invita a la Conferencia a reconocer la función de los ecosistemas de datos de aviación y digitales, alentar la armonización con las orientaciones de la OACI y los marcos mundiales, promover enfoques reglamentarios integrados y que tengan en cuenta los riesgos y apoyar marcos interoperables de identidad digital e intercambio de datos de personas pasajeras de conformidad con las disposiciones de la OACI.

4.3.1.2 La nota WP/153, presentada por Chile y apoyada por 19 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)[1], se propone modernizar los sistemas de gestión de datos estadísticos de la OACI. Se subraya la necesidad de revisar las metodologías de recopilación de datos, actualizar las herramientas de notificación y los canales de comunicación, dar prioridad al software de código abierto o a las normas tecnológicas abiertas y establecer normas comunes para que los datos sean compatibles, comparables e intercambiables. También se invita a la Conferencia a respaldar una metodología que permita a los países que notifican o a los puntos de contacto designados acceder de manera gratuita a las bases de datos de la OACI.

4.3.1.3 La nota WP/125, presentada por Kenya en nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC)[2], destaca que disponer de datos de aviación fiables, armonizados y oportunos resulta fundamental para la supervisión económica, la inversión y el monitoreo de los resultados de la liberalización. Describe el programa sobre datos de aviación en África (APAD), que comprende instrumentos armonizados de notificación, indicadores comunes y una plataforma regional que se encuentra en desarrollo. Se invita a la Conferencia a apoyar indicadores mundiales comunes sobre conectividad, asequibilidad, accesibilidad, crecimiento del tráfico y resultados de la liberalización, reforzar las capacidades estadísticas nacionales e intensificar la cooperación con la CAFAC con respecto a las normas, la notificación y los mecanismos regionales sostenibles relativos a los datos.

4.3.1.4 La nota WP/43, presentada por Malasia, propone una transición progresiva de una reglamentación económica estática y periódica a una supervisión ágil y con base empírica, respaldada por el monitoreo continuo del mercado, el análisis compartido y la evaluación comparativa estructurada entre pares. Señala cinco principios: proporcionalidad; interoperabilidad; transparencia con salvaguardias de

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

[2] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

confidencialidad; capacidad antes que cumplimiento; y examen continuo, incluidos exámenes activados por indicadores que complementen los exámenes programados. Describe una hoja de ruta voluntaria que comprende una autoevaluación, una red de aprendizaje entre pares y la posterior actualización de las orientaciones. Se invita a la Conferencia a respaldar los principios, pedir que se actualicen los Docs 9587 y 9626 y promover la participación en una red voluntaria de aprendizaje entre pares coordinada por la OACI.

4.3.1.5 La nota WP/17, presentada por la República de Corea, propone una definición común y un marco de clasificación para medir el impacto económico de la industria de la aviación civil. Se pone de manifiesto la necesidad de delimitar la industria de manera uniforme al medir los impactos directos, indirectos e inducidos en el marco de la resolución A42-26 de la Asamblea. Se invita a la OACI a considerar una definición ampliada y principios de clasificación comunes que den cabida a la evolución de las actividades de aviación y se vinculen con las normas estadísticas internacionales y el marco metodológico de la cuenta satélite de la aviación (ASA), manteniendo al mismo tiempo la flexibilidad para que los Estados establezcan correspondencias con sus clasificaciones nacionales vigentes.

4.3.1.6 La nota WP/77, presentada por Arabia Saudita, propone modernizar las orientaciones de política económica de la OACI mediante metodologías basadas en datos e instrumentos económicos diversificados, incluidos el índice de competitividad de la aviación mundial (GACI) y la ASA. Señala la importancia de demostrar los beneficios económicos de la reforma reglamentaria, tener en cuenta las disparidades regionales y la evolución del mercado y reforzar la colaboración entre el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y el Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP). Se invita a la Conferencia a respaldar orientaciones más dinámicas, flujos de trabajo coordinados entre los grupos expertos, recursos suficientes y paquetes de capacitación específicos.

4.3.1.7 La nota WP/159, presentada por Venezuela (República Bolivariana de) y apoyada por 19 Estados miembros de la CLAC[3], puntualiza que la gobernanza de los datos y el análisis estadístico continuo son factores estructurales que propician la planificación económica, la vigilancia reglamentaria, la sostenibilidad y la continuidad operacional. Promueve la transición de procesos analíticos fragmentados a plataformas digitales integradas, ciberseguras e interoperables. Se invita a la Conferencia a reconocer estas prioridades y pedir a la OACI que refuerce la cooperación técnica, la asistencia y la instrucción especializada destinadas a los Estados en desarrollo, de conformidad con el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás.*

4.3.2 **DEBATE**

4.3.2.1 La Conferencia subraya que disponer de datos de aviación fiables, oportunos y armonizados es esencial para la reglamentación económica, las inversiones, la conectividad y la vigilancia de la seguridad operacional y la protección en función de los riesgos. Subraya además que la OACI debería aprovechar las herramientas existentes, mantener la proporcionalidad de los nuevos requisitos de datos, proteger la información sensible y evitar exigencias de notificación innecesarias. Además, pone el acento en una gobernanza rigurosa de los datos, en la interoperabilidad entre organismos y el establecimiento de salvaguardias que permitan una IA responsable, incluida la vigilancia humana.

4.3.2.2 Se expresa un amplio apoyo a la modernización de los sistemas estadísticos de la OACI. Se destaca que la implementación debería ser gradual, asequible y segura, con creación de capacidad para los Estados en desarrollo. Se aboga por el acceso para los Estados que notifican o sus puntos focales y también se subraya la importancia del acceso abierto a los datos, incluyendo para las investigaciones independientes.

[3] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay.

4.3.2.3 Se expresa apoyo al enfoque propuesto de vigilancia basada en datos, siempre que los nuevos requisitos de datos se mantengan proporcionados, no dupliquen los existentes y aporten beneficios demostrados. Algunas delegaciones subrayan que el trabajo de actualización de las orientaciones debería estar dirigido por personas expertas de los Estados miembros que formen parte del grupo experto correspondiente. También se observa que este trabajo podría servir de base para actualizar los Doc 9587 y 9626 de forma voluntaria y no vinculante, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales.

4.3.2.4 Se apoya el establecimiento de indicadores comunes de conectividad, asequibilidad, accesibilidad, crecimiento del tráfico y resultados de la liberalización, a partir de la experiencia regional existente. Algunas delegaciones manifiestan reservas sobre las evaluaciones comparativas mundiales uniformes, aduciendo que los indicadores deberían esencialmente ayudar a los Estados a evaluar los avances por referencia a sus propios objetivos nacionales y permitir flexibilidad dentro de los marcos existentes. También se aboga por una clasificación común que proporcione flexibilidad para los sistemas nacionales y una clara distinción entre clasificación y medición del impacto económico.

4.3.2.5 La Conferencia apoya una coordinación más estrecha entre el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y el Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP). Se apunta que el ATRP debería dar prioridad a su mandato actual y que la coordinación propuesta debería llevarse a cabo dentro de los calendarios existentes de los grupos expertos sin que entrañe nuevas tareas. Se manifiesta apoyo para utilizar esta coordinación con vistas a modernizar la orientación económica. También se acoge con beneplácito la firma del Marco Metodológico de la Cuenta Satélite de la Aviación.

4.3.2.6 Se manifiesta apoyo a la asistencia técnica y a la instrucción para reforzar la gestión de datos y la capacidad analítica. Las delegaciones destacan la necesidad de financiación, competencias, infraestructura y apoyo institucional en los Estados en desarrollo, sobre todo en los países menos adelantados y en los países en desarrollo sin litoral. Se pone de relieve el impacto de la falta de datos en las inversiones y las evaluaciones de riesgos. También se llama la atención sobre la ciberseguridad, el acceso no discriminatorio a la tecnología y la necesidad de evitar cargas de notificación injustificadas.

4.3.2.7 La conferencia toma nota de las notas de información WP/107, presentada por Colombia y apoyada por 17 Estados miembros de la CLAC[4], WP/127, presentada por Colombia y respaldada por 16 Estados miembros de la CLAC[5], WP/154, presentada por Cuba, WP/178 revisión núm.1, presentada por Italia, y WP/148 y WP/187, presentadas por Kazajstán.

4.3.3 CONCLUSIÓN

4.3.3.1 Como resultado del análisis de la documentación y de las deliberaciones mantenidas bajo la cuestión 4.3, parte A), la Conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) que contar con datos de aviación fiables, oportunos y armonizados, respaldados por sistemas digitales interoperables y seguros, son esenciales para la formulación de políticas, la reglamentación económica y la planificación de las inversiones sobre la base de datos objetivos y para el desarrollo sostenible del transporte aéreo;

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

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

b) que la OACI debería seguir modernizando sus herramientas de recopilación y notificación de datos estadísticos, promover normas e indicadores comunes para los datos y mejorar la comparabilidad y accesibilidad de los datos de aviación, teniendo en cuenta las necesidades y medios de los Estados miembros;

c) que la OACI, por conducto de sus grupos expertos y mecanismos existentes, debería seguir fortaleciendo los datos económicos y las herramientas analíticas, incluidas la cuenta satélite de la aviación (ASA) y el índice mundial de competitividad de la aviación (GACI), a fin de favorecer la formulación de políticas sobre la base de datos objetivos, evaluar la contribución económica y la competitividad del transporte aéreo y contribuir a la modernización de los marcos de reglamentación económica; y

d) que la OACI debería promover la cooperación con los Estados y las organizaciones regionales y apoyar la asistencia técnica, la instrucción y el intercambio de buenas prácticas para fortalecer la capacidad nacional y regional de gestión y análisis de datos, particularmente en los Estados en desarrollo.

4.3.4 **RECOMENDACIÓN**

Recomendación 4/x — Datos de la aviación para la reglamentación y el desarrollo económicos

La Conferencia recomienda:

a) que los Estados fortalezcan sus mecanismos nacionales de estadísticas y gestión de datos de aviación, la coordinación entre las autoridades pertinentes y las partes interesadas de la industria, la notificación oportuna a la OACI, la validación de los datos y el uso de datos objetivos fiables en la reglamentación económica y la planificación de las inversiones;

b) que la OACI siga modernizando sus sistemas de recopilación y notificación de datos estadísticos, promueva normas comunes para los datos, formatos compatibles y metadatos, y mejore la comparabilidad, accesibilidad y facilidad de uso de los datos de aviación, teniendo en cuenta la confidencialidad, los recursos disponibles y los medios de los Estados miembros;

c) que la OACI, por conducto de sus órganos pertinentes, considere elaborar y perfeccionar indicadores comunes de conectividad, asequibilidad, accesibilidad, crecimiento del tráfico y resultados de la liberalización, aprovechando la experiencia regional y los mecanismos de notificación existentes;

d) que la OACI estudie una definición, un alcance y un marco de clasificación comunes para la industria de la aviación civil, vinculados a normas estadísticas aceptadas internacionalmente, a la medición del impacto económico con arreglo a la resolución A42-26 de la Asamblea y al marco metodológico de la cuenta satélite de la aviación (ASA), permitiendo al mismo tiempo flexibilidad en su aplicación en el plano nacional;

e) que la OACI, por conducto de sus grupos expertos pertinentes y mecanismos existentes, siga fortaleciendo las herramientas de análisis económico, incluidas la ASA y el índice mundial de competitividad de la aviación (GACI), así como la coordinación entre el Grupo Experto en Reglamentación del Transporte Aéreo (ATRP) y el Grupo Experto en Datos de Aviación y Análisis (ADAP), en el marco de sus programas de trabajo existentes y sin asignarles tareas adicionales, a fin de propiciar la modernización de las orientaciones sobre política económica basada en datos objetivos;

f) que la OACI, por conducto de sus grupos expertos pertinentes y con la participación de especialistas de los Estados miembros, examine los principios de una vigilancia económica ágil y asentada en datos, que combine requisitos de datos proporcionales, interoperabilidad y transparencia con salvaguardias de confidencialidad, creación de capacidad y el examen continuo, así como el alcance de la autoevaluación voluntaria y el aprendizaje entre pares, que podrían servir de base para posibles actualizaciones de los Doc 9587 y 9626; y

g) que la OACI estreche la cooperación con las organizaciones regionales y apoye la asistencia técnica, la instrucción, el intercambio de conocimientos y los mecanismos regionales sostenibles en materia de datos, a fin de mejorar la capacidad de gestión, notificación y análisis de datos, particularmente en los Estados en desarrollo.

4.3.5 DOCUMENTACIÓN

Parte B: Transformación digital y gobernanza de la IA

4.3.5.1 La nota WP/81, presentada por Brasil y apoyada por 17 Estados miembros de la CLAC[6], describe un marco de políticas para un ecosistema biométrico de viajes aéreos más fluido, seguro y resiliente. Hace referencia a la fragmentación que surge de los sistemas propios de los explotadores y de las bases de datos biométricos propias redundantes. Describe un modelo federado, integrado y coordinado por el Estado, que está fundado en la gobernanza y la protección de los datos personales y en el que las identidades se validan cotejándolas con fuentes gubernamentales autorizadas. Invita a que se reconozcan los enfoques biométricos coordinados y se intercambien experiencias para lograr una aplicación fiable e interoperable.

4.3.5.2 La nota WP/83, presentada por Brasil y la Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), y respaldada por 20 Estados miembros de la CLAC[7], describe la digitalización como un factor que favorece la conectividad, la eficiencia y la resiliencia. Tomando como punto de partida la experiencia brasileña con las redes aeronáuticas digitales, las comunicaciones por enlace de datos, la automatización y la gestión de la información de todo el sistema, destaca los servicios de información interoperables, la ciberseguridad, la gobernanza, la confianza digital y la capacidad institucional. Asimismo, invita a la Conferencia a respaldar las orientaciones coordinadas y los mecanismos de aplicación de la OACI para una transformación digital segura, tecnológicamente neutra e inclusiva.

[6] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

[7] Argentina, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

4.3.5.3 La nota WP/26, presentada por China, describe su modelo “conectar el tronco con las ramas y las zonas urbanas con las remotas” (LTB) para servicios de transbordo nacional digitales e inteligentes. La nota resalta los servicios habilitados por el gobierno, la innovación liderada por la industria, las plataformas de información compartidas y la cooperación entre aeropuertos y transportistas como factores que mejoran la conectividad de transbordo y la comodidad de las personas pasajeras. Invita a los Estados a coordinar la infraestructura digital y la interoperabilidad de los datos para los servicios de transbordo, y propone que la OACI elabore orientaciones y normas, publique buenas prácticas y organice intercambios, incluso por medio de un grupo experto sobre servicios de transbordo.

4.3.5.4 La nota WP/36, presentada por China, describe cómo la toma de decisiones en colaboración a nivel aeropuerto (A-CDM) mejora la conversión de la capacidad aeroportuaria planificada, declarada o programada en rendimiento operacional real. La nota destaca la integración con la gestión de afluencia del tránsito aéreo, mejores datos sobre los hitos y predicciones, la secuenciación coordinada del retroceso, la asignación de puestos de estacionamiento, el deshielo y la capacidad de recuperación ante disrupciones. Aclara que estos beneficios no modifican directamente la geometría de las pistas, los números de puestos de estacionamiento ni las mínimas de separación reglamentarias. La nota invita a la Conferencia a tomar nota de la experiencia de China y solicitar a los grupos expertos pertinentes de la OACI que estudien la viabilidad de establecer un marco mundial para la integración segura, protegida y sujeta a rendición de cuentas de las tecnologías de inteligencia artificial en todo el ecosistema de la aviación.

4.3.5.5 La nota WP/179, presentada por Kenya en nombre de los 54 Estados miembros de la CAFAC[8], detalla las oportunidades que ofrecen la transformación digital y la inteligencia artificial, así como las deficiencias de infraestructura, ciberseguridad, especialización, protección de los datos y gobernanza. Además, invita a la Conferencia a promover una transformación digital inclusiva, interoperable y asequible, orientaciones tecnológicamente neutras, la adopción responsable de la IA, plataformas regionales compartidas, la cooperación en ciberseguridad, la creación de capacidad, la transferencia de tecnología y financiación adecuada, además de la cooperación con la CAFAC y los asociados para el desarrollo.

4.3.5.6 La nota WP/15, presentada por Omán en nombre de la Organización Árabe de la Aviación Civil (OAAC), propone un marco digital mundial dirigido por la OACI para vincular los acuerdos de transporte aéreo con sistemas de permisos de explotación. La plataforma propuesta contendría las disposiciones de los acuerdos y utilizaría la IA para verificar las solicitudes de permisos cotejándolas con los derechos de tráfico, la capacidad, las frecuencias y las condiciones de explotación y derivar a las autoridades competentes de los Estados las solicitudes que no se ajusten a los parámetros del acuerdo. La nota destaca la soberanía de los Estados, la supervisión humana, la ciberseguridad y la protección de los datos e invita a la Conferencia a promover orientaciones reglamentarias y técnicas comunes, fomentar la participación progresiva, establecer un grupo de trabajo internacional, fortalecer las capacidades y estudiar la posibilidad de realizar un proyecto piloto, manteniendo el principio de que la decisión final es una facultad de los Estados.

4.3.5.7 La nota WP/20, presentada por la República de Corea, se refiere a las condiciones bajo las cuales las leyes y reglamentos nacionales sobre IA se aplican a la aviación internacional. Hace una distinción entre las leyes generales sobre IA administradas por los ministerios responsables de la IA y los requisitos aplicados en virtud de los marcos reglamentarios de la aviación establecidos por las administraciones de aviación civil. Destaca la posible duplicación, la incertidumbre jurídica, las diferencias en las fechas de

[8] Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Unida de Tanzanía, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia, Zimbabwe.

aplicación y la incertidumbre en torno al reconocimiento de requisitos ya cumplidos. Se invita a la Conferencia a recomendar que la OACI encabece deliberaciones de alto nivel sobre consideraciones comunes, que los Estados proporcionen con carácter voluntario información sobre las leyes aplicables, las autoridades competentes y los mecanismos de consulta existentes entre administraciones de aviación civil, y que las oficinas regionales de la OACI recopilen información sobre cuestiones y prioridades regionales comunes.

4.3.6 **DEBATE**

4.3.6.1 La Conferencia apoya y destaca la digitalización segura, sustentada en normas y tecnológicamente agnóstica para favorecer la conectividad, la eficiencia y la resiliencia. Se resalta la importancia de la gestión de la información de todo el sistema como habilitador clave de la transición hacia servicios de información confiables e interoperables, con una implementación en fases, inclusive a través de la información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE), articulada en respuesta a las necesidades operacionales y controlada por referencia a resultados tangibles.

4.3.6.2 Numerosas delegaciones apoyan los ecosistemas coordinados de identidad biométrica que combinan salvaguardas para proteger los datos personales con medidas para evitar la fragmentación, y se comparten experiencias sobre procesamiento biométrico del público pasajero, servicios digitales reglamentarios y medios digitales de vigilancia de la seguridad de la aviación.

4.3.6.3 Las delegaciones celebran la experiencia relativa a los servicios de transbordo y resaltan que cualquier trabajo futuro debe continuar siendo flexible y no prescriptivo, y debe asimismo reflejar la diversidad de realidades operacionales y capacidades nacionales. Varias delegaciones se muestran a favor del intercambio de buenas prácticas en el seno de los órganos existentes de la OACI y se oponen a la creación de un nuevo grupo experto; por su parte. otras no están a favor de que se elaboren normas mundiales para regular las transferencias nacionales entre líneas aéreas y los acuerdos de equipaje.

4.3.6.4 Varias delegaciones plantean su preocupación respecto del establecimiento de una plataforma mundial considerando los recursos disponibles, los costos y las experiencias pasadas, mientras que otras piden una evaluación más profunda de la factibilidad técnica y de las implicancias jurídicas y financieras antes de asumir un compromiso de ejecución. También se pone énfasis en que la creación de una plataforma mundial es una tarea que debe emprenderse con cautela, haciendo uso exclusivamente de los recursos disponibles.

4.3.6.5 Se expresa un amplio apoyo a las deliberaciones de alto nivel sobre cómo se aplican las leyes nacionales sobre IA a la aviación internacional. Hay opiniones divergentes en torno a un marco mundial de gobernanza de la IA. Hay quienes piensan que es prematuro y se inclinan por enfoques flexibles dirigidos por las autoridades nacionales, mientras que algunas personas se muestran a favor de un enfoque mundial coordinado. Existe un amplio reconocimiento de la necesidad de más información y más análisis, incluso durante las actividades de 2027, y que se emprenda un trabajo proporcionado, basado en los riesgos y específico para la aviación.

4.3.6.6 Con respecto a la transformación digital y la IA, así como las deficiencias de infraestructura, ciberseguridad, especialización, protección de los datos y gobernanza, las delegaciones se inclinan por una implementación asequible y en fases, que refleje los distintos niveles de preparación digital, con asistencia técnica, capacitación, transferencia de tecnología y cooperación regional. Se resalta asimismo la importancia de la capacitación de personal de inspección, la gobernanza de los datos, la ciberseguridad, la protección de los datos, la puesta en común de información y la transferencia de habilidades.

4.3.6.7 La Conferencia toma nota de las siguientes notas de información: WP/176, presentada por El Salvador y apoyada por 17 Estados miembros de la CLAC[9]; WP/200, WP/201 y WP/202, presentadas por India; WP/188, presentada por Kazajstán; WP/193, presentada por los Emiratos Árabes Unidos; WP/22, presentada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA); y WP/142, presentada por el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC).

4.3.7 CONCLUSIÓN

4.3.7.1 Como resultado del análisis de la documentación y de las deliberaciones mantenidas bajo la cuestión 4.3, parte B), la Conferencia llega a las conclusiones siguientes:

a) que la transformación digital, con sistemas interoperables de información, identidad digital y un uso responsable de la inteligencia artificial, puede mejorar la conectividad del transporte aéreo, su eficiencia operacional, su facilitación y su resiliencia;

b) que se debería animar a los Estados a procurar soluciones digitales seguras, interoperables y tecnológicamente agnósticas, con una correcta gobernanza de datos, ciberseguridad, protección de la privacidad y arreglos institucionales, teniendo en cuenta los distintos grados de preparación digital;

c) que la OACI, por medio de sus órganos competentes y en coordinación con su trabajo actual, debería examinar la necesidad de contar con orientaciones armonizadas y centradas en los riesgos sobre el uso de la inteligencia artificial en la aviación, incluyendo la terminología comúnmente usada y reconociendo las diferencias entre los distintos criterios reglamentarios nacionales;

d) que la OACI debería facilitar el intercambio de experiencias y buenas prácticas en materia de servicios aeroportuarios y de transbordo digitalizados, identidad biométrica y procesos reglamentarios digitales, y evaluar en qué casos sería útil contar con orientaciones nuevas para mejorar la interoperabilidad y reducir las cargas administrativas innecesarias; y

e) que la OACI debería fomentar una transformación digital progresiva a través de la cooperación con organizaciones regionales y la industria, la asistencia técnica, la creación de capacidad y la puesta en común de conocimientos, en particular para ayudar a los Estados en desarrollo e impedir que se amplíe la brecha digital.

[9] Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

4.3.8 **RECOMENDACIÓN**

Recomendación 4/x — Transformación digital y gobernanza de la IA

La Conferencia recomienda:

a) que los Estados procuren iniciativas de transformación digital coordinadas, seguras, interoperables y tecnológicamente agnósticas alineadas con las disposiciones y orientación de la OACI y con suficiente gobernanza, ciberseguridad, protección de datos personales y privados y capacidad institucional;

b) que los Estados promuevan el uso de marcos interoperables de identidad digital e intercambio de datos de personas pasajeras conformes con las normas y métodos recomendados (SARPS) y las orientaciones de la OACI, incluido el Programa de Identificación de Viajeras y Viajeros y la credencial digital de viaje, a fin de facilitar los viajes fluidos y fortalecer la seguridad de la aviación;

c) que la OACI, en coordinación con su labor actual, examine la necesidad de contar con orientaciones armonizadas y centradas en los riesgos sobre el uso de la IA en la aviación, con terminología común y una supervisión humana útil, y facilite debates de alto nivel sobre criterios comunes para la aplicación de las leyes y reglamentaciones nacionales en materia de IA a la aviación internacional que se nutran con presentaciones voluntarias de los Estados que contengan las leyes aplicables, las autoridades competentes y los mecanismos de consulta entre autoridades, y que las oficinas regionales de la OACI recopilen información sobre cuestiones y prioridades regionales comunes y sobre los resultados de las actividades de 2027 en el ámbito de la IA en la aviación a fin de discernir lagunas, superposiciones e incoherencias;

d) que la OACI facilite el intercambio de experiencias y buenas prácticas en materia de servicios aeroportuarios y de transbordo digitalizados, como A-CDM, identidad biométrica y procesos reglamentarios digitales, y evalúe en qué casos sería útil disponer de orientaciones para mejorar la interoperabilidad y el uso de la capacidad actual y reducir las cargas administrativas; y

e) que la OACI fomente una transformación digital progresiva a través de la cooperación con Estados, organizaciones regionales, la industria y entidades de fomento, mediante asistencia técnica, la creación de capacidad, la puesta en común de conocimientos y la transferencia de tecnología, en particular para ayudar a los Estados en desarrollo e impedir que se amplíe la brecha digital.

— FIN —