



NOTA DE ESTUDIO

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

1.2: El transporte aéreo en el plan estratégico a largo plazo de la OACI: Acelerar la aviación hacia 2050

FORTALECIMIENTO DE LA FUNCIÓN DE DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO DE LA OACI EN PRO DE UNA CONECTIVIDAD Y UN CRECIMIENTO MUNDIALES EQUILIBRADOS

(Nota presentada por Eswatini en nombre de los 54 Estados miembros de la Comisión Africana de Aviación Civil)²

RESUMEN

El *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* encomienda a la OACI que fomente la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional y promueva el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos. El Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI confirma que el desarrollo económico es uno de los seis objetivos estratégicos interdependientes. El desarrollo del transporte aéreo es uno de los principales resultados del sistema internacional de la aviación civil y debe perseguirse en una relación equilibrada y sinérgica con la seguridad operacional, la protección, la eficacia de la navegación aérea, la facilitación y la sostenibilidad medioambiental.

La capacidad institucional dedicada a esta función aún no es acorde con su alcance mundial. El Doc 10229 de la OACI asigna 16 252 millones de CAD —o sea, el 4,3 % del presupuesto regular para el período 2026-2028— y 27,5 puestos equivalentes a tiempo completo al objetivo estratégico de desarrollo económico. En ese mismo documento se señala que los déficits de financiación han provocado una pérdida de competencia especializada en liberalización del transporte aéreo y su contribución a las economías, y la reducción de la capacidad de asistencia técnica en los países proporciona una base clara para un examen institucional y de capacidades basado en pruebas, especialmente en vista de las persistentes brechas de capacidad, asequibilidad y conectividad que afectan a las regiones en desarrollo.

Por tanto, en la presente nota se propone un examen institucional y de capacidad, así como el refuerzo de la función de desarrollo del transporte aéreo de la OACI basada en los resultados y respaldada por recursos básicos suficientes, conocimientos especializados, asociaciones y una plantilla geográficamente equilibrada, con los conocimientos y la experiencia regionales necesarios para responder eficazmente a las diferentes necesidades de desarrollo de las regiones. Asimismo, se insta a establecer un programa de trabajo global que abarque los diagnósticos regionales, los indicadores comunes, el apoyo a las políticas y a su aplicación, la movilización de inversiones y recursos, así como la consideración sistemática de las repercusiones en el desarrollo económico en todos los programas de la OACI.

¹ Versiones en inglés y en francés proporcionadas por Eswatini.

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 Tanzania, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a: a) reconocer el desarrollo del transporte aéreo como función principal del mandato del Convenio de la OACI y del Plan Estratégico 2026-2050; b) solicitar al Consejo de la OACI que considere la posibilidad de encargar al secretario general que lleve a cabo un examen institucional y de la capacidad de la función de desarrollo del transporte aéreo de la OACI, tanto en la sede como en las oficinas regionales; c) solicitar al Consejo de la OACI que establezca un programa de trabajo de desarrollo del transporte aéreo reforzado y basado en los resultados, que incluya indicadores comunes, herramientas de examen y un apoyo diferenciado a la implementación, en cooperación con las organizaciones regionales, los Estados, la industria y las instituciones financieras; y d) recomendar que se atribuya una asignación presupuestaria adecuada y que haya una dotación de personal profesionalmente cualificado y geográficamente equilibrado, y se preste la debida atención a la representación de profesionales cualificados procedentes de países en desarrollo que dispongan de los conocimientos y la experiencia regional necesarios para responder eficazmente a las diferentes necesidades de desarrollo de las regiones y los Estados miembros.	
<i>Objetivo estratégico:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo y Ningún País se Queda Atrás.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	La implementación requerirá una nueva definición de las prioridades y de los recursos humanos y no humanos adicionales dentro del Programa regular de la OACI. Las contribuciones voluntarias, las adscripciones y las asociaciones pueden complementar, pero no deberían sustituir, la financiación básica previsible.
<i>Referencias:</i>	Doc. 7300, <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Convenio de Chicago). artículo 44. Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI Doc 10229, <i>Presupuesto de la Organización 2026-2027-2028</i> Doc 10227, <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 3 de octubre de 2025)</i> (A42-26) Informe anual del Consejo de la OACI 2024, <i>El mundo del transporte aéreo en 2024.</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* establece un mandato integrado para la aviación civil internacional. En el artículo 44 se pide a la OACI que fomente la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, satisfaga las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico, asegure oportunidades equitativas para los Estados y promueva el desarrollo de la aviación civil internacional en todos sus aspectos.

1.2 Este mandato no se limita a la elaboración de normas técnicas. Requiere de la Organización que contribuya a crear las condiciones políticas, reglamentarias, institucionales, financieras y de mercado que permitan que los servicios aéreos, los aeropuertos, los servicios de navegación aérea y los sistemas conexos puedan desarrollarse y, de esa forma, aportar conectividad y generar beneficios socioeconómicos.

1.3 Por tanto, el desarrollo del transporte aéreo no debería considerarse una actividad secundaria. Es uno de los principales resultados del sistema internacional de la aviación civil y debería perseguirse en el marco de una relación equilibrada y sinérgica con los demás objetivos estratégicos de la OACI.

1.4 El Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI refleja esta interdependencia. En el plan se establece el desarrollo económico como uno de los seis objetivos estratégicos y se aboga por un sistema de aviación civil sólido, económicamente viable y asequible. Su misión es conducir a la aviación civil internacional como motor

del desarrollo social y económico, a la vez que se refuerzan la seguridad operacional, la protección y la sostenibilidad medioambiental y se apoyan las capacidades de los Estados.

1.5 La ATConf/7 constituye una ocasión oportuna para examinar si la capacidad institucional y de implementación de la OACI está alineada con este mandato, con el nuevo Plan Estratégico y con la resolución A42-26 de la Asamblea, que exhorta a integrar sistemáticamente las consideraciones del desarrollo económico en todas las actividades y programas de la OACI.

2. ANÁLISIS

Mandato y responsabilidad institucional de la OACI en el ámbito del desarrollo del transporte aéreo

2.1 La Dirección de Transporte Aéreo tiene a su cargo una amplia cartera de ámbitos de competencias que abarca el desarrollo económico, la seguridad de la aviación y la facilitación, así como la protección del medioambiente. La dirección presta apoyo a varios comités del Consejo y programas mundiales; elabora y actualiza las normas y métodos recomendados que figuran en los Anexos 9, 16 y 17; prepara políticas y orientaciones; y se ocupa de mantener al día los datos, las estadísticas, las previsiones y los análisis económicos sobre la aviación. La magnitud y la importancia de estas responsabilidades hacen que sea imprescindible contar con una especialización y una capacidad adecuadas en cada ámbito.

2.2 La función de desarrollo económico en sí misma no se limita a la mera elaboración periódica de orientaciones sobre políticas. Cada vez es más necesario prestar apoyo a los Estados en cuanto a la conectividad y el acceso al mercado, la asequibilidad y las estructuras de costos, la competencia y la protección del público consumidor, la movilidad fluida, los aspectos económicos de los servicios aeroportuarios y de navegación aérea, los datos y las previsiones sobre aviación, la planificación y la financiación de infraestructuras, la resiliencia ante las crisis, la transformación digital y las implicaciones económicas de las medidas medioambientales y las tecnologías emergentes.

2.3 La resolución A42-26 de la Asamblea refuerza esta función de implementación. En ella se requiere que la OACI mantenga sus orientaciones, estudios y estadísticas actualizados y de plena pertinencia; difunda sus políticas; supervise y asista en la implementación por parte de los Estados; dé especial importancia a la financiación de las infraestructuras y al desarrollo de la capacidad; coopere con los órganos regionales, e integre consideraciones de desarrollo económico en todo el trabajo de la Organización.

Pruebas de un déficit de recursos y capacidades

2.4 El Doc 10229 indica que la OACI destina 16 252 millones de CAD, o sea, el 4,3 % del presupuesto regular de 376 577 millones de CAD para el período 2026-2028, y 27,5 puestos equivalentes a dedicación plena al objetivo estratégico de desarrollo económico. En el mismo documento también se reconoce que los déficits de financiación han provocado la pérdida de conocimientos especializados esenciales y una reducción de la capacidad de asistencia técnica en los países, lo que afecta especialmente a las naciones en desarrollo. Estos datos institucionales justifican un examen que permita evaluar las consecuencias prácticas que se derivan de lo anterior, incluidas las solicitudes de los Estados que no se han atendido y otros ámbitos en los que el apoyo a la implementación pueda resultar insuficiente.

2.5 Sin una capacidad analítica y de implementación suficiente, respaldada por una plantilla profesionalmente cualificada y geográficamente representativa, que cuente con los conocimientos generales y especializados regionales necesarios para responder eficazmente a las diferentes necesidades de desarrollo de los Estados miembros, es posible que las orientaciones mundiales no se actualicen al ritmo del mercado y de los cambios tecnológicos, que las disparidades regionales no se detecten adecuadamente, y que los Estados reciban un apoyo práctico limitado a la hora de plasmar las políticas de la OACI en reformas

nacionales y regionales. Esto también debilita la base empírica para evaluar la manera como interactúan las medidas técnicas y de política con la conectividad, la asequibilidad, la competitividad y la inversión.

Un desarrollo desigual requiere un apoyo diferenciado

2.6 El orden del día de la ATConf/7 reconoce deficiencias persistentes en materia de capacidad y conectividad, desequilibrios estructurales, presiones sobre los costos y el crecimiento desigual de la conectividad. Presta especial atención a los países en desarrollo, incluidos los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, cuyo desarrollo económico y social depende en gran medida de una conectividad aérea fiable.

2.7 Las estadísticas de la OACI para 2024 ilustran la magnitud de las disparidades regionales. En ellas África representa únicamente el 2,2 % del tráfico mundial de personas pasajeras en vuelos regulares, medido en pasajeros-kilómetros de pago, y el 2,6 % de los asientos-kilómetros disponibles a nivel mundial. Su tráfico de interior representa el 0,6 % del total mundial. Estas cifras no reflejan una falta de potencial, sino que demuestran la necesidad de prestar una atención constante a las condiciones estructurales que limitan el desarrollo del mercado.

2.8 Unos mercados reducidos, redes fragmentadas, elevados costos operacionales y de desplazamiento, un acceso limitado al capital, arreglos restrictivos de acceso al mercado, brechas en materia de infraestructuras y desigualdades en cuanto a la capacidad de reglamentación y en materia de datos requieren un apoyo diferenciado y con arraigo regional. Unas orientaciones mundiales uniformes, sin herramientas de implementación y sin un compromiso regional sostenido, no bastarán por sí solas para colmar estas brechas. La OACI puede ayudar a los Estados y a las regiones a crear las condiciones propicias para el crecimiento mediante la mejora de las orientaciones en materia de política, la reforma del acceso a los mercados, la convergencia de la reglamentación, unos datos fiables sobre la aviación, la planificación y financiación de las infraestructuras, los aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea, y la asistencia práctica para la implementación. Las organizaciones regionales pueden contribuir a adaptar las políticas mundiales, poner en común los conocimientos especializados, fomentar la convergencia y monitorear la implementación en los distintos grupos de Estados.

Elementos que refuerzan la función de desarrollo del transporte aéreo de la OACI

2.9 La OACI debería realizar un examen institucional y de capacidad en cuanto a su función de desarrollo del transporte aéreo, que abarque tanto la sede como las oficinas regionales. El examen debería evaluar los mandatos, los arreglos organizativos, la dotación de personal y las competencias, los recursos de los programas no relacionados con el personal, la presencia regional, la capacidad en materia de datos y análisis, y la demanda de asistencia técnica. Debería establecer las medidas inmediatas que han de tomarse para el trienio actual y las necesidades para el Plan de Actividades y Presupuesto 2029-2031.

2.10 El examen debería servir de apoyo a un programa de trabajo para el desarrollo del transporte aéreo reforzado y orientado a los resultados, en el marco del Plan Estratégico 2026-2050. El programa debería establecer indicadores comunes y herramientas de examen eficaces en función de los costos que abarquen la conectividad, la asequibilidad, el acceso al mercado, las infraestructuras y las inversiones, la capacidad de reglamentación, la competitividad y la contribución de la aviación al desarrollo nacional. Mediante análisis regionales y tableros de control de acceso público tendrían que poder medirse los progresos y subsanarse las deficiencias.

2.11 La OACI también debería mejorar sus funciones de convocatoria de reuniones y movilización de recursos. Una cooperación estructurada con los bancos multilaterales de desarrollo, las instituciones financieras, representantes de la industria y asociados para el desarrollo puede ayudar a los Estados a convertir sus prioridades de aviación en proyectos atractivos para la inversión y en programas coordinados de creación de capacidad. Las contribuciones voluntarias y la adscripción de personal especializado pueden hacer posible que se amplíe el alcance de las actividades, pero para preservar la independencia, la

continuidad y el liderazgo mundial de la OACI, es necesaria una financiación previsible en el marco del Programa regular.

2.12 Por último, los principales programas de la OACI y las medidas propuestas en materia de seguridad operacional, protección, navegación aérea, facilitación y protección del medioambiente deberían tener en cuenta de forma sistemática sus repercusiones en el desarrollo económico, la conectividad, la asequibilidad y la implementación, especialmente en el caso de los Estados en desarrollo. Dicha evaluación facilitaría el diseño de las políticas, su puesta en marcha de forma secuencial, los arreglos de transición y la asistencia para su implementación, sin debilitar, retrasar ni comprometer la integridad de los objetivos de la OACI en materia de seguridad operacional, protección, navegación aérea o medioambiente.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La función de desarrollo económico de la OACI dimana del Convenio de Chicago, se reafirma en la resolución A42-26 de la Asamblea y adquiere un mayor protagonismo en el Plan Estratégico 2026-2050. Su implementación eficaz es esencial para que el crecimiento proyectado de la aviación internacional pueda generar una conectividad asequible y una prosperidad compartida, en lugar de agravar las disparidades regionales existentes.

3.2 No se trata de contraponer el desarrollo del transporte aéreo a la seguridad operacional, la protección, la navegación aérea o la protección del medioambiente, sino de reconocer que cada uno de ellos depende de los demás y que el desarrollo del transporte aéreo es uno de los principales resultados del sistema de aviación. Por lo tanto, es necesario prestar una atención institucional equilibrada a todos los objetivos estratégicos interdependientes de la OACI.

3.3 El reconocimiento por parte de la OACI de la pérdida de conocimientos especializados en economía y de la reducción de la capacidad de asistencia técnica a nivel nacional constituye una base clara para llevar a cabo un examen empírico. El examen permitirá determinar la respuesta adecuada en materia de organización, programas y recursos. Un programa de trabajo reforzado y basado en los resultados, respaldado por recursos básicos adecuados y por una plantilla profesionalmente cualificada y geográficamente representativa, que cuente con los conocimientos generales y especializados regionales necesarios para responder eficazmente a las diferentes necesidades de desarrollo ayudaría a la OACI a traducir su mandato y sus políticas en resultados prácticos de utilidad para los Estados.

3.4 El refuerzo de esta función también contribuirá a la consecución del objetivo *Ningún País se Queda Atrás*, al velar por que las regiones en desarrollo no solo sean capaces de cumplir los requisitos mundiales en materia de aviación, sino que también puedan desarrollar la conectividad, las instituciones, las infraestructuras y los mercados necesarios para participar de forma eficaz y sostenible en el transporte aéreo internacional.