Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/76
25/9/26

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

INTERVALO ENTRE CONFERENCIAS Y PRESENTACIÓN DE INFORMES PERIÓDICOS PROPUESTO PARA AVANZAR EN EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO SEGÚN LO PREVISTO EN EL PLAN ESTRATÉGICO DE LA OACI PARA 2050

(Nota presentada por la Arabia Saudita)

RESUMEN

El largo intervalo entre las Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo que, a diferencia de como se iniciaron en 1977, suelen abarcar una década, supone una importante laguna para el avance del Plan Estratégico 2026-2050 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de su objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo. El rápido ritmo de evolución del mercado mundial, los avances tecnológicos y las crisis y fuerzas externas imprevistas demuestran que una espera de una década para reunir formalmente a los Estados miembros, los socios del sector y otras partes interesadas para lograr avances significativos en el desarrollo económico del transporte aéreo e impulsar avances en los marcos reglamentarios ya no resulta práctico ni exhaustivo, teniendo en cuenta que solo se prevén aproximadamente dos conferencias más antes de que culmine el Plan Estratégico 2050 de la OACI. Para tratar esta cuestión, en esta nota se presentan dos propuestas: reducir el intervalo entre cada conferencia a cinco años en lugar de diez, y desarrollar un mecanismo de presentación de informes periódicos de la OACI que promuevan el compromiso de los Estados miembros y los empoderen mediante la recepción oportuna de información, la armonización de las políticas y un impulso sostenido para alcanzar el objetivo económico estratégico de la OACI hasta 2050.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a adoptar las medidas que figuran en la sección 3.

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo*.
Repercusiones financieras:	
Referencias:	Resolución A42-26 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo* *Plan Estratégico 2026–2050 de la OACI*

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Conferencia Mundial de Transporte Aéreo constituye un foro mundial de primer orden para alcanzar un consenso sobre la reglamentación económica, la modernización y el desarrollo sostenible de la aviación civil internacional. Durante la séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) y en el marco de la cuestión 1.1 de su orden del día, los Estados están analizando los principales avances en el sector del transporte aéreo y los progresos de los marcos reglamentarios desde la sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6), que tuvo lugar hace 13 años en 2013.

1.2 A lo largo de estos últimos 13 años el transporte aéreo internacional ha experimentado cambios sin precedentes, entre los que se incluyen las devastadoras consecuencias de la pandemia de COVID-19, las rápidas innovaciones que han transformado la experiencia del público pasajero y las tendencias cambiantes del mercado que redefinen continuamente la política y la reglamentación de la aviación mundial.

1.3 Si bien la Conferencia establece orientaciones estratégicas y prioridades, el largo intervalo entre una y otra (a menudo de 10 años o más) puede reducir la magnitud de sus recomendaciones y el progreso que logran. Además, es importante que los Estados miembros se mantengan continuamente implicados e informados y que participen activamente a lo largo de todo el período, en lugar de diferir la evaluación de los avances a una única instancia retrospectiva al final de ese tiempo.

1.4 Para alcanzar un compromiso sostenido, en esta nota se propone un intervalo de cinco años entre las conferencias en lugar de diez, así como el desarrollo de un mecanismo de presentación de informes periódicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para la ejecución de las recomendaciones de la ATConf/7 a la luz del objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo, salvando así la brecha entre la conferencia actual y la próxima octava Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/8), y sentando un precedente estructurado para futuros ciclos.

2. ANÁLISIS

La brecha en el actual intervalo prolongado

2.1 Cuando la conferencia se celebró por primera vez en 1977 con el fin de hacer frente a los principales problemas que enfrentaba el transporte aéreo internacional y que aún no se habían tratado a escala mundial a través de los mecanismos de la OACI existentes en aquel momento, solía celebrarse cada tres a cinco años. Fue recién tras la tercera conferencia que el intervalo se amplió a 10 años. El contexto ha cambiado mucho desde entonces, y con la elaboración del Plan Estratégico 2026-2050, contar con la conferencia sirve de plataforma fundamental para el avance del objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y bienestar social para todo el mundo*.

2.2 La estructura actual, que consiste en avanzar hacia el objetivo estratégico a lo largo de más de diez años y realizar un examen únicamente al final de dicho periodo, puede resultar inadecuada, especialmente en un sector tan dinámico y que evoluciona a un ritmo tan rápido. No resulta práctico fijar el rumbo para un período de diez años y sólo evaluar sus avances, su eficacia y su pertinencia al final de dicho período, en lugar de implicar continuamente a los Estados en la evaluación periódica de los avances, la identificación de los obstáculos que van surgiendo y la aplicación de ajustes ágiles en las políticas para lograr resultados óptimos.

2.3 Mantener un intervalo de diez años solo permitiría celebrar dos conferencias más antes de que concluya el Plan Estratégico en 2050 (suponiendo que la octava se celebre en 2036 y la novena en

2046). Además, en consonancia con el espíritu de esta séptima conferencia, cuyo objetivo es adoptar una Declaración Ministerial que refleje la voluntad política de avanzar, se propone reforzar aún más ese mensaje reduciendo la periodicidad de las conferencias a cinco años en lugar de diez.

Desarrollo de un mecanismo de presentación de informes periódicos

2.4 Dado que el transporte aéreo está muy expuesto a factores externos y a las nuevas tendencias económicas que surgen entre una conferencia y otra, la magnitud de dichos riesgos u oportunidades puede verse diluida si no se dispone de información continua y estructurada sobre la eficacia económica, la resiliencia y la adaptabilidad del sector. Es necesario contar con un mecanismo periódico y estructurado de presentación de informes y retroalimentación, especialmente para mantener vivo el compromiso de los Estados y los socios del sector empresarial mediante información oportuna, la coordinación en la elaboración de políticas y un impulso sostenido hasta 2050. Esto también sentaría bases adecuadas para la próxima conferencia (concretamente, la ATConf/8), que se celebraría respaldada por avances exhaustivos y estructurados.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA CONFERENCIA

3.1 Se invita a la conferencia a:

a) solicitar al Consejo que apruebe la reducción del intervalo previsto actualmente entre las Conferencias Mundiales de Transporte Aéreo a cinco años en lugar de diez, de modo que la ATConf/8 se celebre a principios de 2031;

b) instar al Consejo a que, con el apoyo técnico de los órganos subordinados pertinentes, desarrolle un mecanismo de presentación de informes periódicos y de evaluación de la situación, que se presente y se debata a más tardar tres años después de la conclusión de cada conferencia a partir de la ATConf/7, con el fin de hacer un seguimiento de los avances en la aplicación de las recomendaciones y conclusiones que se adopten y mantener un impulso sostenido; y

c) solicitar a la Secretaría que prosiga con sus iniciativas para implicar a los Estados miembros, a los socios del sector y a las partes interesadas en la consecución de avances significativos para alcanzar el objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo durante los años que quedan hasta la ATConf/8, prevista para 2031.

— FIN —