Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/85
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

APLICACIÓN DEL PÁRRAFO 15 DE LA RESOLUCIÓN A42-26 DE LA ASAMBLEA: UNA PROPUESTA TRANSVERSAL PARA EL DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por el Brasil y apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC)[1]

RESUMEN

La resolución A42-26 de la Asamblea pide al Consejo, en su párrafo 15, que elabore una política que mejore la coordinación de las cuestiones transversales relacionadas con el objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo, con el fin de integrar sistemáticamente las consideraciones del desarrollo económico en las actividades y programas de la OACI e implantar un temario transversal que persiga eficazmente el objetivo estratégico de desarrollo económico del transporte aéreo. Esta propuesta solicita que las consideraciones del desarrollo económico se incorporen en el programa de la Organización, con definición de normas, programas de trabajo, políticas y marcos, actividades de implementación, orientaciones, estudios y otras iniciativas, según corresponda.

La Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) ofrece una buena oportunidad para determinar qué aspectos prácticos y ejecutables pueden ayudar al Consejo a cumplir este mandato. Retomando la propuesta presentada por el Brasil en el 42º período de sesiones de la Asamblea (WP/141), esta nota de estudio sugiere una serie de elementos que podrían contribuir a la elaboración de la política prevista en el párrafo 15 de la resolución A42-26 de la Asamblea, con resultados y medidas específicas para su puesta en práctica inmediata o durante el próximo trienio.

Decisión de la conferencia: Las medidas propuestas a la conferencia se indican en la sección 3.2.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo*; y *Ningún país se queda atrás*
Consecuencias financieras:	Ninguna.
Referencias:	Ninguna.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La resolución A42-26 de la Asamblea refuerza el objetivo estratégico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) sobre el desarrollo económico del transporte aéreo al solicitar al Consejo, en el párrafo 15, que elabore una política que mejore la coordinación de las cuestiones transversales relacionadas con el desarrollo económico, integre sistemáticamente las consideraciones del desarrollo económico en las actividades y programas de la OACI, e implante un temario transversal. Esto conlleva la petición de que el Consejo y la Secretaría velen por que el objetivo estratégico de desarrollo económico se persiga en todas las cuestiones del programa de la Organización.

1.2 El desarrollo económico está presente en el trabajo de la OACI en áreas como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación, la navegación aérea, la facilitación, la protección medioambiental, la innovación y el apoyo a la implementación. Por tanto, la aplicación efectiva del párrafo 15 requiere una acción coordinada en toda la Organización.

1.3 La adopción del párrafo 15 pone de manifiesto el reconocimiento por parte de la Asamblea de la necesidad de actuar de forma más integrada en torno al objetivo estratégico de desarrollo económico.

1.4 La Séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7) ofrece un foro adecuado para determinar qué aspectos prácticos pueden ayudar al Consejo a elaborar la política solicitada por la Asamblea.

2. ANÁLISIS

2.1 Desarrollo económico como aspecto transversal

2.1.1 El programa de la ATConf/7 destaca la preponderancia del desarrollo económico del transporte aéreo. La inversión en infraestructuras, la financiación, la protección del público consumidor, el capital humano, la transformación digital, la inteligencia artificial y las energías más limpias influyen en el desarrollo económico de la aviación civil internacional.

2.1.2 Estas cuestiones están cada vez más presentes en el Plan Estratégico de la OACI y constatan la necesidad de una implementación uniforme y coordinada en toda la Organización.

2.1.3 Una consideración transversal también debería reconocer el papel de la aviación como herramienta de desarrollo y los beneficios socioeconómicos que genera la conectividad, con su contribución directa e indirecta a las economías nacionales. La OACI puede reforzar sus actividades de apoyo en este ámbito con la evaluación de los beneficios económicos y sociales de la aviación y animando a los Estados a que tengan debidamente en cuenta la aviación en el desarrollo nacional y la planificación económica.

2.1.4 Esta forma de proceder debería ser coherente con los principios y disposiciones del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) relativos a la igualdad de oportunidades, la operación correcta y económica del transporte aéreo internacional, la satisfacción de las necesidades de los pueblos del mundo para un transporte aéreo seguro, regular, eficiente y económico, y la ausencia de despilfarro económico causado por una competencia irrazonable. Así, las implicaciones económicas de las actividades e iniciativas de la OACI deberían considerarse, según corresponda, desde la equidad, la competencia, la no discriminación, el acceso al mercado y la participación equitativa. teniendo debidamente en cuenta la dimensión de reglamentación económica de los asuntos relevantes, así como los intereses del desarrollo económico del sector de la aviación y las respectivas perspectivas de los organismos reguladores, la industria y el público consumidor.

2.1.5 La transformación de la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) en un objetivo estratégico refleja la importancia que se le da al tema, pero esto no debe implicar que se soslaye la promoción del concepto NCLB mientras se persiguen los otros objetivos estratégicos, pues debe seguir siendo un objetivo transversal en toda la OACI.

2.1.6 Para vincular esta preocupación con las características operativas del objetivo NCLB, convendría celebrar un debate específico sobre las consideraciones, medidas y herramientas que utiliza la Organización para implementarlo. Disponer de un conjunto de herramientas que ayuden a poner en práctica el objetivo NCLB sería beneficioso para la OACI.

2.2 **De la orientación normativa a la implementación**

2.2.1 La resolución de la Asamblea A42-26 ofrece una orientación normativa clara. El siguiente paso es traducir ese mandato en una orientación práctica capaz de apoyar la implementación coordinada en toda la OACI.

2.2.2 En ese sentido, la política prevista en el párrafo 15 podría promover la idea de "Una sola OACI" fomentando la coordinación entre la sede, las oficinas regionales y las actividades de apoyo a la implementación, de forma también que las iniciativas de la OACI tengan en cuenta sistemáticamente:

a) los resultados esperados de desarrollo económico;

b) aspectos de la implementación para los Estados miembros;

c) requisitos de financiación e inversión;

d) necesidades de apoyo a la implementación y desarrollo de capacidad; y

e) las circunstancias específicas de los países en desarrollo y los Estados con necesidades particulares.

2.2.3 Este método fortalecería la coherencia y la eficacia sin crear obligaciones reglamentarias adicionales.

2.2.4 La implementación debe estar respaldada por un fortalecimiento de la capacitación y un apoyo estratégico a los aspectos económicos del transporte aéreo, que incluye fomentar el talento y la capacidad institucional de los Estados miembros, la Secretaría y las entidades relevantes del sector, y que las oficinas regionales puedan promover soluciones y estrategias prácticas que respondan a las circunstancias regionales. La OACI también debería permanecer atenta a las nuevas tendencias que surgen en el sector y proporcionar orientación económica y reglamentaria oportuna a los Estados, entre otros, sobre modelos emergentes de actividad y arreglos reglamentarios que puedan estimular el crecimiento, el acceso al mercado, la participación efectiva y la competencia leal.

2.2.5 Cuando las iniciativas de la OACI acarreen consecuencias económicas significativas, por ejemplo, a través de normas, orientaciones o nuevos marcos normativos, debería tenerse en cuenta, según corresponda, el impacto y la viabilidad económica de su implementación, teniendo en cuenta las capacidades de los Estados miembros y las necesidades de los países en desarrollo y de los Estados con necesidades particulares. El apoyo a la implementación, incluida la financiación, debería considerarse junto con las iniciativas, con especial atención a mejorar el acceso a fondos destinados a infraestructura de aviación y las funciones de supervisión estatal, así como tener en cuenta las limitaciones de infraestructura y capacidad del espacio aéreo.

2.2.6 Finalmente, respecto a NCLB, aunque a menudo se invoca como principio general, la OACI debería reforzar su eficacia con la elaboración de un documento en el que conste:

i. todas las dudas en torno a NCLB; y

ii. las posibles medidas y acciones concretas en la Organización para avanzar en el objetivo NCLB.

2.3 Posibles elementos de la política que contempla el párrafo 15 de la resolución de la Asamblea A42-26

2.3.1 Coherencia de la política

- Promover la consideración sistemática del desarrollo económico en todas las políticas, estrategias, programas de trabajo, textos de orientación y actividades para elaborar normas de la OACI, según corresponda.

2.3.2 Apoyo a la implementación

- Fortalecer la coordinación entre las actividades de apoyo a la implementación, programas de asistencia técnica, iniciativas de financiación y oficinas regionales, en consonancia con el objetivo estratégico *Ningún país se queda atrás*. Aquí se debería reconocer también la importancia generalizada de los asuntos económicos y promover una mejor coordinación entre las oficinas y grupos expertos técnicos de la OACI, además de tener presentes las expectativas, peticiones y necesidades de quienes se benefician de la cooperación proporcionada por la Organización o a través de ella.

2.3.3 Asociaciones

- Promover la cooperación con bancos multilaterales de desarrollo, instituciones financieras regionales, entidades de las Naciones Unidas (ONU) y otros asociados para el desarrollo para facilitar el desarrollo económico de la aviación. La cooperación también debería tratar de fortalecer los vínculos con los sectores relevantes del turismo y el comercio, según proceda, para favorecer la conectividad y la demanda sostenible de transporte aéreo.

2.3.4 Monitoreo

- Proporcionar informes periódicos al Consejo sobre los avances logrados con la implementación del párrafo 15 de la resolución A42-26 de la Asamblea, con especificación de resultados y actividades para el próximo trienio, de forma que se tenga en cuenta en el 43º período de sesiones de la Asamblea.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La ATConf/7 ofrece una buena oportunidad para determinar qué aspectos prácticos pueden ser de utilidad al Consejo al elaborar la política que se solicita en el párrafo 15 de la resolución A42-26 de la Asamblea.

3.2 En consecuencia, se invita a la conferencia a recomendar que el Consejo, al elaborar dicha política, considere medidas destinadas a:

a) promover la coherencia de la política mediante la consideración sistemática de los distintos aspectos del desarrollo económico, tales como la repercusión económica y reglamentaria, viabilidad de la implementación, equidad, competencia, no discriminación y participación igualitaria, en todas las actividades y programas de la OACI;

b) fortalecer la coordinación entre las direcciones, grupos expertos técnicos, oficinas regionales y actividades de apoyo a la implementación bajo el prisma “Una sola OACI”, con creación de capacidad y apoyo estratégico en el desarrollo económico del transporte aéreo;

c) reforzar la cooperación con asociados para el desarrollo y la financiación, tales como bancos multilaterales de desarrollo, instituciones financieras regionales, entidades de la ONU y sectores relevantes del turismo y el comercio, en apoyo al desarrollo sostenible de la aviación, teniendo debidamente en cuenta las necesidades de quienes se benefician del apoyo proporcionado por la OACI o a través de ella; y

d) examinar periódicamente los avances en la implementación del párrafo 15 de la resolución A42-26 de la Asamblea, con especificación de resultados y actividades para el próximo trienio, de forma que se tenga en cuenta en el 43º período de sesiones de la Asamblea.

— FIN —