Organización de Aviación Civil Internacional

LC/40-WP/2-8[1]
23/9/26

NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 40º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 26-30 de octubre de 2026)

Cuestión 2 Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico

EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y LAS LEYES DE PROTECCIÓN DE DATOS

(Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La IATA acoge con satisfacción la labor realizada por el Grupo de estudio de la Secretaría sobre las interacciones entre el transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos (SSG-DPL), así como las conclusiones y las medidas recomendadas que figuran en el Apéndice de la nota de estudio LC/40-WP/2-2.

1.2 En ocasiones anteriores, la IATA ya ha expuesto ante la Asamblea y el Comité Jurídico de la OACI[2] las dificultades que plantea la interacción entre el transporte aéreo internacional y las diferentes leyes de protección de datos. En su 39.º Periodo de sesiones, el Comité Jurídico acordó solicitar al Consejo que incluyera este tema en su programa de trabajo, tras lo cual se creó el Grupo de estudio de la Secretaría sobre las interacciones entre el transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos (SSG-DPL). La IATA ha participado en la labor del SSG-DPL.

1.3 La labor del SSG-DPL y, en particular, los resultados de su encuesta sobre aspectos jurídicos, constituyen una base importante para la siguiente fase del trabajo de la OACI. La IATA considera que el resultado de la encuesta demuestra la necesidad de contar con textos orientativos prácticos que ayuden a los Estados a tener en cuenta las características específicas del transporte aéreo internacional a la hora de elaborar o adaptar sus marcos nacionales de protección de datos.

2. RESULTADO DE LA ENCUESTA SOBRE ASPECTOS JURÍDICOS

2.1 Tal y como se describe en la nota de estudio LC/40-WP/2-2, el SSG-DPL envió una encuesta específica sobre aspectos jurídicos a los Estados miembros y al sector con el fin de determinar los tipos de datos que se recogen, tratan, conservan y transfieren en virtud de sus leyes nacionales, así como de identificar los principales retos que plantea su interacción con el transporte aéreo internacional. La encuesta generó una participación importante, con un total de 95 respuestas recibidas, gracias a las cuales se obtuvo una cantidad sustancial de información para evaluar los problemas en las distintas jurisdicciones.

---

[1] Versiones en inglés, árabe, chino, francés, ruso y español facilitadas por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

[2] Véanse las notas **LC/38-WP/7-1**, *Leyes sobre privacidad y transporte aéreo internacional* (presentada por la IATA); **A41-WP/73**, *El transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos* (presentada por la IATA) y **LC/39-WP/6-3**, *El transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos* (presentada por la IATA).

2.2 La diversidad de las respuestas brinda una base sólida para evaluar el tratamiento de los datos relacionados con el transporte aéreo en las distintas jurisdicciones. Cabe destacar que los resultados revelan un alto grado de fragmentación y divergencia entre los ordenamientos jurídicos nacionales. Siguen existiendo discrepancias importantes en cuanto a los periodos de conservación de los datos, los requisitos para las transferencias transfronterizas y las responsabilidades institucionales, y nada menos que la mitad de los problemas prácticos señalados por los encuestados parecen estar relacionados con la interacción de requisitos legales diferentes entre las distintas jurisdicciones.

2.3 Además, la encuesta confirma que el transporte aéreo internacional desarrolla su actividad en la intersección entre múltiples regímenes jurídicos, entre los que se incluyen las leyes sobre seguridad de la aviación, control fronterizo, salud pública y protección de datos. Existe la posibilidad de que la legislación general de protección de datos se aplique junto con los requisitos específicos del sector, especialmente los relativos a la Información anticipada sobre los pasajeros (API) y al Registro de nombres de pasajeros (PNR). Esto puede generar complejidad jurídica y posibles conflictos de obligaciones para las partes interesadas.

2.4 El resultado de las respuestas no se limita a las diferencias entre las distintas normas jurídicas. La encuesta también revela diversas dificultades prácticas y técnicas entre las que se incluyen la interoperabilidad de los sistemas, los problemas relacionados con la calidad y la transmisión de los datos, los riesgos de ciberseguridad y la escasez de información a las partes interesadas. El SSG-DPL observó que muchas de estas dificultades están relacionadas con la falta de armonización e interoperabilidad entre los regímenes jurídicos y las normas técnicas.

2.5 En opinión de la IATA, la encuesta es importante porque lleva el debate más allá de la mera identificación de posibles dificultades y aporta evidencias, recabadas de los Estados miembros y del sector, sobre el alcance y la naturaleza de las divergencias que afectan al transporte aéreo internacional. Demuestra que, pese a las iniciativas regionales e internacionales vigentes, siguen existiendo diferencias sustanciales en cuanto a la forma en que se aplican los requisitos de protección de datos al transporte aéreo internacional.

3. LA NECESIDAD DE ORIENTACIONES DE LA OACI

3.1 La IATA respalda las conclusiones y las medidas recomendadas del SSG-DPL. En concreto, la IATA considera que la elaboración de textos orientativos por parte de la OACI es el paso adelante más apropiado, práctico y proporcionado para continuar esta labor.

3.2 El transporte aéreo internacional tiene, por su propia naturaleza, un carácter intrínsecamente transfronterizo. Existe la posibilidad de que los datos de los pasajeros deban recogerse, tratarse o transferirse entre las distintas aerolíneas, compañías aéreas asociadas, prestadores de servicios y autoridades gubernamentales de diferentes jurisdicciones como parte integrante de un mismo viaje internacional. Por consiguiente, las diferencias entre los distintos marcos nacionales de protección de datos tienen consecuencias que rebasan las cuestiones habituales en materia de cumplimiento de las normativas internas: pueden afectar tanto a la circulación de datos que es fundamental para el transporte aéreo internacional como a la eficacia de los requisitos gubernamentales.

3.3 La IATA reconoce, al igual que el SSG-DPL, que la responsabilidad de las leyes sobre protección de datos sigue correspondiendo a los Estados y que su alcance trasciende el sector del transporte aéreo. Los textos orientativos de la OACI no tienen por qué tener como finalidad el establecimiento de un régimen mundial uniforme de protección de datos, crear nuevas normas ni sustituir los marcos nacionales o regionales. De hecho, el SSG-DPL ha reconocido las dificultades que comporta, en la actualidad, el establecimiento de un marco jurídico internacional global en este ámbito.

3.4 Precisamente por este motivo, un documento orientativo constituye una respuesta adecuada. Preservaría las competencias de reglamentación de los Estados y, al mismo tiempo, ofrecería un punto de referencia común específico para el transporte aéreo que les ayudaría a tener presentes las implicaciones internacionales (es decir, el carácter intrínsecamente transfronterizo) y operativas de sus requisitos de protección de datos. Este enfoque es compatible con la práctica general de la OACI de elaborar políticas y textos orientativos específicos para ámbitos que se interrelacionan con otros marcos reglamentarios nacionales, como los relativos a impuestos, tasas y reglamentación económica.[3] El hecho de que la protección de datos trascienda el ámbito del sector del transporte aéreo no impide, por tanto, que la OACI proporcione textos de orientación sobre su aplicación e implicaciones específicas en el contexto del transporte aéreo internacional.

3.5 Gracias a la encuesta, ahora se dispone de una base empírica sólida para elaborar dichas orientaciones. El objetivo sería lograr una mayor uniformidad de los requisitos y resultados en la práctica, así como una mayor previsibilidad y conocimiento normativo de las consecuencias que los requisitos nacionales pueden tener para el transporte aéreo internacional.

4. CONSIDERACIONES A TENER EN CUENTA EN LA ELABORACIÓN DE LOS TEXTOS ORIENTATIVOS DE LA OACI

4.1 La IATA apoya la recomendación del SSG-DPL de que la OACI recopile las leyes, reglamentos y buenas prácticas pertinentes de los Estados, así como los marcos regionales e internacionales correspondientes, y utilice este trabajo como base para el documento de orientación. Al elaborar dichos textos orientativos, la IATA estima que debe prestarse especial atención a las consideraciones específicas del transporte aéreo identificadas en la encuesta del SSG-DPL que se mencionan a continuación.

4.2 **Circulación internacional (es decir, transfronteriza) de los datos:** Los textos orientativos deberían ayudar a los Estados a tener presente el carácter intrínsecamente internacional del transporte aéreo. Las transferencias transfronterizas de datos de pasajeros son fundamentales para las operaciones de las aerolíneas, así como para el cumplimiento y la integridad esencial de los requisitos gubernamentales. El SSG-DPL ha detectado diferencias importantes en las condiciones nacionales que rigen dichas transferencias, entre las que se incluyen los requisitos de adecuación, las autorizaciones previas y las garantías contractuales. Los textos orientativos deberían ayudar a los Estados a analizar qué efectos surten dichos requisitos en el contexto específico del transporte aéreo internacional.

4.3 **Interacción entre las obligaciones legales:** Los textos orientativos deberían abordar la interacción entre los requisitos generales de protección de datos y los requisitos específicos del transporte aéreo u otros requisitos gubernamentales tales como, entre otros aspectos, las obligaciones concretas relativas a los datos de la API y el PNR. En estas orientaciones podría prestarse especial atención a las circunstancias en las que los diferentes regímenes jurídicos aplicables imponen requisitos contradictorios en lo referente a la recogida, transferencia o conservación de los mismos datos.

4.4 **Conservación:** Las divergencias de los requisitos de conservación pueden plantear dificultades específicas cuando un régimen aplicable exige que se conserve la información y otro exige su supresión o limita su plazo de conservación. Estos aspectos podrían abordarse en los textos orientativos.

4.5 **Coordinación y flexibilidad reglamentarias:** Los textos orientativos también podrían fomentar la coordinación entre las autoridades nacionales pertinentes, incluidas las responsables de la

[3] Véanse los ***Criterios de la OACI sobre impuestos en la esfera del transporte aéreo internacional*, Doc 8632**; las ***Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*, Doc 9082**, y los ***Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*, Doc. 9587** de la OACI.

aviación, la gestión de fronteras, la seguridad, la salud pública y la protección de datos, sobre todo cuando existan duplicaciones de responsabilidades o mandatos. Los textos de orientación podrían incluir el examen del problema de flexibilidad a la hora de adaptar los requisitos legales del transporte aéreo internacional, según el caso, y la posibilidad de utilizar las facultades de adopción de reglamentos o adaptaciones subsidiarias de un grado inferior al de la legislación principal, como ocurre en algunos Estados.

4.6 **Aplicación práctica y evolución de las tecnologías:** Los textos orientativos deberían tener en cuenta la aplicación práctica de los requisitos legales, incluidas las dificultades de interoperabilidad, calidad de datos, transmisión y ciberseguridad reveladas por la encuesta. Asimismo, deberían prever en su análisis el creciente uso de soluciones de identidad digital, tales como los procesos biométricos, a lo largo de todo el viaje del pasajero. Estos avances atraen especialmente la atención hacia las cuestiones relacionadas con la recogida y el tratamiento de datos personales, las transferencias transfronterizas de datos y la interoperabilidad entre sistemas y marcos jurídicos. Por consiguiente, los textos orientativos deberían ser lo suficientemente adaptables como para conservar su relevancia a medida que evolucionan las tecnologías y los enfoques reglamentarios relacionados con, entre otros aspectos, la identidad digital, la biometría, la evaluación de riesgos y la elaboración de perfiles mediante inteligencia artificial, así como con la mayor complejidad del intercambio transfronterizo de datos.

4.7 Los textos orientativos deberían ofrecer a los Estados consideraciones específicas sobre el transporte aéreo y las buenas prácticas respectivas, así como puntos de referencia empíricos para la elaboración o adaptación de los marcos nacionales. Esto contribuiría a fomentar una mayor uniformidad y previsibilidad de los resultados en la práctica, respetando al mismo tiempo las debidas garantías en materia de protección de datos y la responsabilidad de los Estados en lo que respecta a sus leyes y políticas nacionales.

4.8 La IATA está dispuesta a seguir aportando a esta labor sus conocimientos especializados del sector y su experiencia operativa práctica facilitando, entre otras cosas, la colaboración con las aerolíneas y con las demás partes interesadas pertinentes cuando así convenga. La participación del sector podría contribuir a garantizar que los textos orientativos reflejen las circunstancias prácticas en las que se recogen, tratan, conservan y transfieren los datos en el transporte aéreo internacional.

5. MEDIDA PROPUESTA AL COMITÉ

5.1 Se invita al Comité Jurídico a:

a) tomar nota de las opiniones expresadas en la presente nota de estudio;

b) respaldar las conclusiones y las medidas recomendadas que figuran en el Apéndice de la nota de estudio LC/40-WP/2-2, incluida la elaboración por parte de la OACI de textos orientativos basados en las leyes, reglamentos y buenas prácticas pertinentes;

c) apoyar la elaboración de dichos textos orientativos con miras a promover una mayor uniformidad y previsibilidad en la práctica a la hora de aplicar los marcos de protección de datos al transporte aéreo internacional; y

d) invitar a la OACI a que, al elaborar los textos orientativos, tenga en cuenta las consideraciones específicas del transporte aéreo internacional mencionadas en el epígrafe 4 de la presente nota de estudio.

— FIN —