Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/151[1]
25/9/26

NOTA DE ESTUDIO

SEPTIMA 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

CONSTRUCCIÓN DE UN CIELO SIN COSTURAS PARA FORTALECER LA CONECTIVIDAD, LA ASEQUIBILIDAD Y LA RESILIENCIA DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por El Salvador y apoyada por 17 Estados miembros de la CLAC[2])

RESUMEN

La conectividad aérea regional constituye un elemento esencial para el desarrollo económico, el turismo, el comercio, la integración social y la resiliencia de los Estados, especialmente en regiones con mercados pequeños o economías altamente interdependientes. En este contexto, los acuerdos subregionales de facilitación y conectividad pueden constituir herramientas progresivas para reducir barreras administrativas, optimizar procedimientos aeroportuarios y promover servicios aéreos más asequibles, eficientes y sostenibles.

Con el antecedente del Acuerdo de Cooperación para la Facilitación del Desarrollo de los Servicios Aéreos firmado en 2006, El Salvador, Guatemala y Honduras consolidaron el Reglamento para el Desarrollo de Operaciones Aéreas y Aeroportuarias (CA-4). Dichos instrumentos han permitido establecer un tratamiento regional diferenciado para determinadas operaciones intrarregionales, incluyendo medidas destinadas a simplificar procedimientos y racionalizar cargas aplicables, sin perjuicio de las obligaciones internacionales de los Estados en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación, facilitación, migración, aduanas, salud pública, protección de datos y demás responsabilidades soberanas.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a:

a) reconocer que la falta de directrices específicas e instrumentos de orientación en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto a los mercados comunes de aviación y los esquemas bajo el mismo corredor intrarregional para garantizar un mayor crecimiento y desarrollo del transporte aéreo y la conectividad regional;
b) instar a la OACI a que, a través de sus paneles especializados, estudie el modelo de un corredor intrarregional bajo acuerdos de cielos sin costuras como una buena práctica que podría aportar elementos útiles para el desarrollo del transporte aéreo internacional; y
c) encomendar al Consejo de la OACI la actualización prioritaria del material de orientación en *Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* (Doc 9626) y en el *Manual de Facilitación* (Doc 9957), así como de las directrices de estrategia del *Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros* (TRIP), a fin de desarrollar un marco normativo global que reconozca, estandarice y facilite la operativización de mercados comunes de aviación, ventanillas únicas regionales de datos y protocolos de accesibilidad intrarregional.

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

Objetivo estratégico:	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico *El desarrollo económico del transporte aéreo posibilita la prosperidad económica y el bienestar social para todo el mundo*.
Repercusiones financieras:	Requiere la asignación de recursos dentro del programa regular del Panel de Transporte Aéreo (ATRP) y el Panel de Facilitación (FALP) para la actualización de los textos de orientación existentes.
Referencias:	*Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), Artículos 10, 13, 22 y 23. Anexo 9 – *Facilitación*). Resolución de la Asamblea de la OACI A42-17, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* *Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* (Doc 9626) *Manual de Facilitación* (Doc 9957)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La conectividad aérea regional es un componente esencial para el desarrollo económico, el turismo, el comercio, la integración social y la resiliencia de los Estados. La Resolución de la Asamblea A42-17 y la Declaración de Doha (FALC 2025) instan a los Estados a implementar criterios unificados e integrales de facilitación, promoviendo el movimiento fluido de personas, mercancías y el uso de tecnologías innovadoras para alcanzar un verdadero cielo sin costuras.

1.2 Experiencias globales e informes de la industria confirman que los modelos de liberalización exitosos requieren de tres ingredientes clave: una fuerte voluntad política, la conciencia generalizada de los beneficios económicos y sociales para los usuarios, y una hoja de ruta progresiva que haga los compromisos tangibles e implementables.

1.3 Ante este vacío conceptual y normativo, y partiendo del histórico Acuerdo de Cooperación para la Facilitación del Desarrollo de los Servicios Aéreos de 2006, las Repúblicas de El Salvador, Guatemala y Honduras, al amparo del Subsistema de Integración Económica Centroamericana (Protocolo de Guatemala), desarrollaron el Reglamento para el Desarrollo de Operaciones Aéreas y Aeroportuarias. Este instrumento asimila las rutas intrarregionales al estatus doméstico, elimina tasas aeroportuarias internacionales y flexibiliza los derechos de tráfico. Sin embargo, la falta de un marco reglamentario global por parte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) limita el pleno potencial de estas iniciativas y frena la replicabilidad de estos modelos en otras regiones en desarrollo.

2. ANÁLISIS

2.1 La regulación tradicional del transporte aéreo internacional se ha construido principalmente sobre la distinción entre operaciones nacionales e internacionales. Sin embargo, la evolución de los bloques económicos, los acuerdos subregionales y los mercados comunes plantea la necesidad de contar con orientación práctica que permita a los Estados desarrollar medidas progresivas de facilitación y conectividad intrarregional, sin alterar la naturaleza internacional de los vuelos ni las obligaciones derivadas del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago).

2.2 La rigidez de las definiciones internacionales tradicionales genera ineficiencias sistémicas en los bloques económicos en proceso de integración. Al no existir directrices de la OACI que normen la transición progresiva de un vuelo internacional a un estatus doméstico regional, los Estados se enfrentan a los siguientes obstáculos que disminuyen la efectiva:

a) **La política fiscal y tarifaria**: Los Estados que avanzan hacia esquemas regionales integrados pueden enfrentar dificultades para definir el tratamiento de tasas, cargos o impuestos aplicables a operaciones intrarregionales. El *Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* (Doc 9626) no desarrolla directrices claras sobre cómo racionalizar cargas sin afectar los principios de no discriminación, transparencia, recuperación de costos y sostenibilidad financiera de aeropuertos y servicios relacionados.

b) **Gobernanza de datos (API/PNR)**: Mientras que el Apéndice D de la Resolución A42-17 exige la implementación de sistemas de información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) y registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR) para vuelos internacionales, las normas vigentes no definen el tratamiento de estos flujos de datos en un espacio de fronteras bajo en un mismo corredor intrarregional. Ante la falta de directrices para una arquitectura de "Ventanilla Única Regional", los operadores aéreos sufren la duplicidad de requerimientos para un mismo corredor intrarregional.

c) **Accesibilidad y gestión de crisis**: Los lineamientos de inclusión para personas con discapacidad *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) y los protocolos de resiliencia sanitaria ante emergencias se basan en un enfoque estrictamente nacional. La ausencia de criterios regionales coordinados puede generar diferencias en la asistencia, información, infraestructura y procedimientos aplicables en un mismo corredor intrarregional.

2.3 Contar con modelos donde los países de una misma región cuenten con un mismo corredor intrarregional demuestran que pueden apoyar la conectividad y la facilitación mediante coordinación institucional, procedimientos simplificados y cooperación entre autoridades. Esta experiencia podría aportar insumos útiles para que la OACI identifique buenas prácticas, desafíos comunes y elementos de orientación aplicables a otras regiones.

2.4 La OACI podría desempeñar un papel facilitador recopilando experiencias regionales, elaborando orientación práctica y promoviendo herramientas que permitan a los Estados avanzar gradualmente hacia esquemas de facilitación regional integrada. Este enfoque sería coherente con la necesidad de actualizar las políticas y orientaciones de transporte aéreo para responder a los cambios y necesidades de los Estados, sin imponer modelos únicos ni afectar el ritmo propio de cada región.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Los acuerdos regionales de facilitación y conectividad representan una herramienta concreta para promover el desarrollo económico, la integración regional, la asequibilidad y la resiliencia del transporte aéreo, especialmente en regiones con mercados pequeños o Estados con alta interdependencia económica.

3.2 La experiencia de El Salvador, Guatemala y Honduras evidencia que los esquemas de coordinación intrarregional pueden contribuir a materializar progresivamente un cielo sin costuras, mediante procedimientos simplificados, racionalización de cargas aplicables y cooperación entre autoridades, en consonancia con el Anexo 9, la Resolución A42-17 y el objetivo estratégico de la OACI: “El desarrollo económico del transporte aéreo garantiza la prosperidad económica y el bienestar social para todos”.

3.3 El desarrollo e implementación de textos de orientación pertinentes de la OACI permitiría apoyar a los Estados en el diseño de esquemas regionales compatibles con el Convenio de Chicago, las disposiciones del Anexo 9, los principios económicos de la OACI y las necesidades actuales de conectividad, accesibilidad, interoperabilidad y resiliencia.

3.4 En consecuencia, El Salvador propone que la OACI fortalezca su liderazgo en esta materia, promoviendo marcos de facilitación regional integrada que sean progresivos, seguros, transparentes, sostenibles y orientados al desarrollo económico del transporte aéreo internacional.

— FIN —