Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/155[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**
**3.1: Fortalecer la vigilancia reglamentaria y la evolución de los marcos institucionales**

## EFICIENCIA DE LOS MARCOS REGULATORIOS EN LOS ACUERDOS DE INTERCAMBIO DE AERONAVES PARA FORTALECER LA CONECTIVIDAD GLOBAL Y LA RESILIENCIA DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por El Salvador y apoyada por 18 Estados miembros de la CLAC[2])

**RESUMEN**

La viabilidad económica y la resiliencia del transporte aéreo internacional dependen de la capacidad del marco reglamentario global para adaptarse a modelos de negocios eficientes, tales como los grupos empresariales de líneas aéreas transnacionales y los acuerdos de intercambio de aeronaves. Actualmente, la falta de una guía unificada en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) respecto al Anexo 6 (6.1.3) y el Doc 8335 propicia que diversos Estados impongan aprobaciones nacionales redundantes sobre documentos técnicos clave como la lista de equipo mínimo (MEL).

Esta duplicidad regulatoria trasciende lo técnico y se convierte en una barrera administrativa y económica indirecta que restringe los Derechos de Explotación establecidos en el *Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* (Doc 9626), restando agilidad a las flotas, distorsionando la conectividad regional y penalizando la sostenibilidad financiera del sector sin aportar ningún valor a la seguridad operacional. Asimismo, fragmenta la consistencia de los criterios evaluados bajo el Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP).

Se propone que la Conferencia impulse que la OACI desarrolle directrices que estandaricen el "de aceptación técnica", promoviendo la confianza mutua entre Estados, reduciendo costos regulatorios transfronterizos y asegurando impulsar el desarrollo económico del transporte aéreo.

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

a) Recomendar que la OACI examine el desarrollo de material de orientación contenido en el Doc 8335 para incorporar una metodología estandarizada de Aceptación Técnica respecto al Anexo 6, Parte I, 6.1.3, a fin de incorporar criterios para evitar cargas administrativas, costos adicionales y demoras operativas que afectan la conectividad, la eficiencia y la resiliencia del transporte aéreo;

[1] Versión en español proporcionada por El Salvador.
[2] Argentina, 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).

| | |
|---|---|
| b) invitar a la OACI a recopilar buenas prácticas, elaborar herramientas modelo y promover capacitación técnica para apoyar a los Estados en la implementación de procesos de aceptación técnica; y<br>c) alentar a la OACI a armonizar los criterios de evaluación del USOAP en esta materia, reconociendo las prácticas de aceptación técnica mutua como esquemas eficientes de gobernanza regulatoria que evitan barreras administrativas al comercio aeronáutico. | |
| *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:* | La actualización del Doc 8335 se integrará en el programa de trabajo ordinario de los paneles técnicos existentes, sin requerir recursos adicionales o extrapresupuestarios. |
| *Referencias:* | *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago).<br>Anexo 6, Parte I (Adjunto B).<br>*[Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance]* (Doc 8335)<br>*Manual de Reglamentación del Transporte Aéreo Internacional* (Doc 9626)<br>*Manual de Aeronavegabilidad* (Doc 9760) |

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo internacional opera en un entorno económico globalizado que exige la optimización extrema de los activos de capital y esquemas operativos ágiles para garantizar la conectividad y la resiliencia del mercado frente a volatilidades macroeconómicas. El *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626) conceptualiza el intercambio de aeronaves (interchange) como un mecanismo que materializa los derechos de explotación y acceso a mercados. Esta práctica comercial permite que una aeronave mantenga su continuidad operativa uniendo rutas de dos explotadores distintos bajo sus respectivos controles operativos estatales.

1.2 Desde la perspectiva de las políticas de transporte de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los marcos institucionales de los Estados deben evolucionar a la par de las estructuras de mercado contemporáneas, como los consorcios de aerolíneas. Estos modelos permiten a las regiones en desarrollo optimizar sus flotas secundarias y compartidas para mantener servicios aéreos económicamente viables y socialmente esenciales, mitigando la marginación de conectividad.

1.3 No obstante, las asimetrías institucionales en la interpretación de las guías técnicas actuales (Doc 8335) han desvirtuado el propósito económico del intercambio, transformando un derecho de explotación comercial legítimo en un laberinto de certificaciones locales concurrentes. Es imperativo que esta Conferencia aborde la armonización regulatoria no solo como un fin de seguridad operacional, sino como un facilitador indispensable para el desarrollo económico sostenible de la aviación global.

1.4 Asimismo, en consonancia con las prioridades de la cuestión 3.1, la evolución procedimentaria hacia el mecanismo de aceptación técnica fortalece la sostenibilidad y autonomía funcional de las Administraciones de Aviación Civil (CAA). Al optimizar los procesos de vigilancia, se promueve un uso eficiente de los recursos financieros públicos y se viabiliza la modernización de los modelos de gestión institucional, permitiendo que los Estados en desarrollo maximicen el rendimiento de sus presupuestos operativos.

## 2. ANÁLISIS

2.1 La regulación económica del transporte aéreo internacional se fundamenta en principios de reciprocidad y eficiencia reglamentaria. El Doc 8335 (párrafo 4.3.3) asimila las operaciones de intercambio a las de un arrendamiento sin tripulación, requiriendo claridad de responsabilidades estatales. Sin embargo, la ausencia de una metodología explícita para la validación transfronteriza de la lista de equipo mínimo (MEL) (Anexo 6, 6.1.3) ha derivado en una extensión desmedida y extraterritorial del alcance reglamentario por parte de múltiples Estados receptores.

2.2 Esta distorsión regulatoria obliga a los operadores transnacionales a tramitar aprobaciones soberanas independientes y sucesivas sobre una misma plataforma técnica ya certificada. Al demandar "dobles aprobaciones" administrativas, se altera la certidumbre jurídica del mercado aéreo. La consecuencia económica inmediata es una grave penalización a la productividad del sector a través del encarecimiento de costos de cumplimiento y demoras en el despliegue flexible de aeronaves, lo cual erosiona el beneficio al consumidor final y deprime la competitividad regional.

2.3 Lejos de robustecer el sistema, esta fragmentación institucional de la vigilancia técnica introduce ineficiencias de mercado y riesgos latentes que obstaculizan el flujo comercial regular:

i. **Barreras administrativas a los Derechos de Acceso**: La exigencia de aprobaciones paralelas actúa como una restricción no arancelaria indirecta, limitando la facultad de uso inmediato de aeronaves bajo acuerdos de intercambio autorizados en el marco de acuerdos bilaterales.

ii. **Asimetría en la Conectividad de Regiones en Desarrollo**: Las aerolíneas de mercados pequeños dependen de la movilidad de sus flotas integradas. La rigidez administrativa frena la capacidad de respuesta ante picos de demanda o interrupciones de red, debilitando la resiliencia del servicio de transporte en regiones vulnerables.

iii. **Incongruencia en la Fiscalización Global (USOAP)**: La falta de un estándar internacional de gobernanza técnica genera interpretaciones discrecionales en las auditorías del Programa Universal OACI de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP). Esto fuerza a los Estados a implementar redundancias burocráticas preventivas únicamente para evitar hallazgos formales de auditoría, desviando recursos públicos escasos de la supervisión operativa real en el campo.

iv. **Conflicto Técnico en el Factor Humano**: La coexistencia de múltiples versiones autorizadas de una MEL para una misma aeronave desorienta a las tripulaciones y despachadores respecto a la jerarquía regulatoria aplicable. Esto compromete la claridad técnica en el momento crítico del despacho comercial, elevando el riesgo de errores operativos ante fallas en ruta.

v. **Sostenibilidad de la Vigilancia Institucional**: Esta redundancia documental satura las capacidades de las AAC. En rumbos alineados con la Cuestión 3.1, una vigilancia sostenible debe apoyarse en la alta especialización; el mecanismo de Aceptación optimiza el capital humano calificado del Estado, permitiendo a los inspectores enfocarse en la supervisión operativa directa en rampa en lugar de auditorías repetitivas de escritorio.

2.4 La solución estructural a este freno económico se encuentra en los mismos principios institucionales de la OACI. El Anexo 6, Parte I (Adjunto B) faculta el uso del mecanismo de Aceptación, un acto de gobernanza administrativa mediante el cual un Estado reconoce la validez intrínseca de una

certificación emitida por una autoridad aeronáutica par competente, tras verificar el cumplimiento del marco general OACI.

2.5 Elevar la Aceptación Técnica a una práctica global estandarizada en el Doc 8335 dotará a los acuerdos de intercambio de una vía rápida y transparente. Esto salvaguarda la soberanía del Estado receptor —quien mantiene intacto su derecho a fiscalizar las operaciones en su territorio— pero elimina la duplicación burocrática del expediente técnico de origen. Este cambio de paradigma institucional promueve un ecosistema de confianza mutua, reduce radicalmente el costo transaccional de la vigilancia estatal y maximiza el rendimiento económico de la infraestructura aeronáutica global.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 El crecimiento sostenible del transporte aéreo mundial de cara a las próximas décadas demanda marcos institucionales inteligentes que impidan que los procesos de vigilancia técnica se degraden en barreras al comercio y la libre explotación de servicios.

3.2 La adopción de directrices globales unificadas en el Doc 8335 que validen el mecanismo de Aceptación para la documentación técnica en aeronaves bajo intercambio (interchange) representa un avance impostergable hacia la eficiencia burocrática. Esta reforma protegerá la integridad de la vigilancia de la seguridad operacional, promoviendo al mismo tiempo un mercado ágil, económicamente resiliente y equitativo.

3.3 Al armonizar los criterios de fiscalización y auditoría internacional (USOAP) bajo esquemas de reconocimiento mutuo, la OACI facilitará que los operadores y los Estados enfoquen sus capacidades en la eficiencia del transporte aéreo, asegurando que la regulación sea un motor de desarrollo global y no un freno a la conectividad de las naciones.

— FIN —