Organización de Aviación Civil Internacional

ATConf/7-WP/29[1]
23/9/26

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

LA COLABORACIÓN INTERSECTORIAL PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD AÉREA INTERNACIONAL Y LA FACILITACIÓN A LA LLEGADA

(Nota presentada por China)

RESUMEN

Desde 2024, el Gobierno de China ha centrado esfuerzos en la reanudación y ampliación de los servicios aéreos internacionales. Conjugando los mecanismos de coordinación del turismo y la facilitación del transporte aéreo nacional, ha coordinado la labor de las distintas partes interesadas en los ámbitos de la aviación civil, las relaciones exteriores, la inmigración, las aduanas, la cultura y el turismo, las finanzas, el comercio y los ferrocarriles para optimizar la oferta de vuelos, las políticas de visado y tránsito, los servicios de pago para visitantes internacionales, los productos turísticos y los servicios de transporte terrestre. En 2025, China operó 345 000 vuelos internacionales de transporte de personas, con un promedio superior a 6 500 vuelos semanales con 83 países. Las llegadas y salidas de visitantes del exterior alcanzaron los 82,035 millones, de las cuales 30,08 millones correspondieron a entradas sin requisito de visado. La experiencia demuestra que la integración y la sinergia entre los distintos sectores económicos son fundamentales para mejorar la calidad y la eficiencia del transporte aéreo internacional y constituyen una vía eficaz para establecer un marco progresivo de reglamentación económica de la aviación que mejore la conectividad aérea. Estas prácticas concuerdan con la aspiración de "un sistema de transporte interconectado" del Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 y con las orientaciones de las resoluciones A42-26 y A42-17 de la Asamblea relativas a las políticas de coordinación intersectorial y los viajes fluidos.

Medidas propuestas a la conferencia: Se invita a la conferencia a:

a) tomar nota de las prácticas y los resultados descritos en esta nota respecto de los esfuerzos de China por mejorar la conectividad aérea internacional mediante la colaboración intersectorial;
b) reconocer que la coordinación de políticas en áreas como la oferta de vuelos internacionales, la facilitación de los trámites de entrada, los servicios de pago, la oferta turística y el transporte intermodal contribuye a mejorar la conectividad aérea; y
c) invitar a los Estados miembros a que, con carácter voluntario y de conformidad con su derecho interno, sus normas de seguridad y sus realidades de desarrollo, tomen como referencia las iniciativas que figuran en la parte 3 de la presente nota.

[1] Las versiones en chino e inglés fueron proporcionadas por China.

Objetivos estratégicos:	La presente 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*, *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo* y *Ningún país se queda atrás*
Repercusiones financieras:	Se prevé que las actividades mencionadas en esta nota se lleven a cabo con recursos disponibles en el presupuesto regular para 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
Referencias:	Plan Estratégico de la OACI para 2026-2050 Resolución A42-17 de la Asamblea Resolución A42-26 de la Asamblea Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional de 2025

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte aéreo constituye una base esencial para los intercambios internacionales entre personas, la cooperación económica y comercial y el desarrollo del turismo. El Plan Estratégico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para 2026-2050 contempla un sistema de transporte integrado pujante, conectado y asequible, mientras que en la resolución A42-26 de la Asamblea se reconoce que el transporte aéreo puede impulsar el desarrollo económico y social mediante el turismo y el comercio. La conectividad aérea no es una cuestión exclusiva del sector y también debe alinearse con las políticas nacionales de apertura y turismo.

1.2 Las experiencias recientes de recuperación del transporte aéreo internacional han demostrado que los derechos de tráfico y la capacidad solo son condiciones básicas de la conectividad. Los trámites en las fronteras, los medios de pago, los servicios disponibles en los destinos y las conexiones intermodales influyen en la demanda y en la explotación sostenible de las rutas. En la resolución A42-26 de la Asamblea se pide reforzar la coordinación intersectorial en la economía de la aviación, mientras que en la resolución A42-17 se propugna la colaboración entre múltiples autoridades, como inmigración, aduanas y salud pública, para aplicar un enfoque integrado de facilitación de la aviación.

1.3 Desde 2024, China se ha valido de sus propios mecanismos de coordinación para promover la colaboración multisectorial en aras de la recuperación de la aviación internacional y el desarrollo del turismo receptivo, conformando un conjunto integrado de políticas que comprende el desarrollo de rutas internacionales, la facilitación de los visados y el tránsito, modalidades ágiles de pago, la integración de la aviación, la cultura y el turismo, y el transporte intermodal aéreo-ferroviario. Esta práctica concuerda con la Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional y con los requisitos de la resolución A42-17 de la Asamblea relativos a la coordinación nacional y los viajes fluidos.

2. PRÁCTICAS DE COORDINACIÓN INTERSECTORIAL DE CHINA PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD AÉREA

2.1 Coordinar la recuperación de los vuelos internacionales con políticas de apoyo

2.1.1 El sector de la aviación civil ha creado un grupo de trabajo específico para reanudar y aumentar los vuelos internacionales, que coordina con las autoridades diplomáticas, de inmigración, aduanas y otras pertinentes a fin de ofrecer un contexto de políticas más favorable para las operaciones de las líneas aéreas en China.

2.1.2 En 2024, se alcanzó un promedio semanal de 5 714 vuelos internacionales de transporte de personas en China, lo que representó un aumento interanual considerable del 96,0 % que equivale a aproximadamente el 75,0 % del nivel de 2019. En 2025, el promedio semanal llegó a 6 607 vuelos, un 15,6 % más que el año anterior y el 86,7 % del nivel de 2019. Estos vuelos conectaron 83 países, nueve más que en 2019.

2.2 Optimizar las políticas de tránsito sin requisito de visado para reducir el costo institucional de los viajes transfronterizos

2.2.1 Las áreas de inmigración, aduanas y diplomacia y el sector de aviación civil han coordinado su labor para mejorar las políticas de exención unilateral y recíproca de visado y de tránsito sin requisito de visado. En diciembre de 2024, el período de tránsito sin visado se amplió de manera uniforme a 240 horas, y se aumentaron los puertos de entrada y las zonas de actividad. Al primer semestre de 2026, 50 países están en condiciones de acogerse a la exención unilateral de visado, 29 países mantienen convenios de exención recíproca completa y 65 puertos de entrada aplican la política de tránsito sin requisito de visado durante 240 horas.

2.2.2 Los puertos de entrada han promovido la tramitación en ventanilla única de los procedimientos de tránsito e inspección fronteriza y han instrumentado la declaración en línea de las tarjetas de llegada, la inspección inteligente y los servicios de consulta multilingües. En 2025 se registraron 82,035 millones de llegadas y salidas de personas del exterior, de las cuales 30,08 millones correspondieron a entradas sin requisito de visado, equivalentes al 73,1 % del total de visitantes del exterior que ingresaron al país y a un aumento interanual del 49,5 %, lo que proporcionó una base estable de personas pasajeras para la explotación de las rutas. Estas medidas reflejan la aplicación de la resolución A42-17 de la Asamblea y logran un equilibrio entre las políticas de control de la seguridad fronteriza y la facilitación de los viajes.

2.3 Mejorar la cadena de servicios de pago para visitantes internacionales y de devolución de impuestos a la salida

2.3.1 *Sistema de múltiples modalidades de pago para visitantes internacionales con pagos de grandes sumas con tarjeta, pagos de pequeñas sumas mediante código QR y pago en efectivo como alternativa*. Diversos sectores se han coordinado para optimizar la aceptación de tarjetas extranjeras, simplificar el proceso de vincular tarjetas bancarias emitidas en el extranjero con servicios nacionales de pago móvil y ampliar la disponibilidad de servicios de pago en efectivo en lugares clave. En 2025, más de 10 millones de turistas internacionales utilizaron modalidades nacionales de pago móvil mediante vinculación nacional de tarjetas extranjeras y el uso en territorio nacional de monederos electrónicos extranjeros, y se establecieron zonas de demostración de servicios de pago en los aeropuertos.

2.3.2 *Mejora de los servicios de devolución de impuestos a la salida*. A finales de 2025, se habían añadido 453 comercios con devolución de impuestos y 58 puntos de devolución en aeropuertos internacionales. La facilitación de los servicios de pago y devolución de impuestos ha mejorado la experiencia de consumo de quienes visitan el país, ayuda a que la aviación impulse el turismo y el comercio y se alinea con el objetivo de la OACI de establecer un sistema de transporte aéreo accesible.

2.4 Profundizar la integración de la aviación, la cultura y el turismo y ampliar el alcance de las rutas aéreas mediante el transporte intermodal aéreo-ferroviario

2.4.1 En 2025, los sectores de la aviación civil y la cultura y el turismo avanzaron juntos en su integración mediante el desarrollo de productos distintivos centrados en las redes de rutas de entrada y los servicios turísticos en aeropuertos. Frente a la concentración actual de vuelos internacionales en los aeropuertos de entrada, se pusieron en marcha proyectos piloto de transporte intermodal aéreo-ferroviario. Estas iniciativas alentaron a las líneas aéreas y los ferrocarriles a coordinar la venta de billetes, las notificaciones de itinerarios y los servicios a las personas pasajeras durante todo el viaje. Además, se amplió a título experimental el período de preventa de billetes de tren para adaptarlo mejor a los hábitos de viaje de quienes visitan el país desde el extranjero.

2.4.2 El transporte intermodal aéreo-ferroviario puede ampliar la cobertura de las redes de aviación a un costo relativamente bajo. Esta solución responde a la aspiración de un sistema de transporte interconectado del Plan Estratégico para 2026-2050 y la orientación de la resolución A42-26 de la Asamblea, que fomenta el desarrollo coordinado de múltiples modos de transporte.

2.4.3 El sector de la aviación civil, en colaboración con el sector de la cultura y el turismo, llevó a cabo campañas de promoción de las rutas de turismo receptivo. Se operaron 95 vuelos chárter de entrada y se seleccionaron 16 rutas de entrada de categoría superior. La afectación de recursos de aviación se integró con el desarrollo de mercados de origen y la promoción de destinos para mejorar la conectividad.

2.5 Experiencia clave: desarrollar ofertas integradas de viaje mediante la colaboración intersectorial

2.5.1 Para mejorar la conectividad aérea no es necesario crear nuevas instituciones: la clave consiste en aprovechar los mecanismos de coordinación existentes para generar sinergias entre los distintos sectores. La reanudación de los vuelos permite el acceso, la facilitación de los visados de tránsito agiliza la entrada, la mejora de los sistemas de pago y los servicios de viaje cultural y turístico ofrecen la experiencia en el destino, y el transporte intermodal aéreo-ferroviario amplía la cobertura de los servicios. Con una gestión sistemática de las cuestiones por resolver, coordinación específica de tareas, validación experimental y evaluación a partir de datos se pueden potenciar los efectos combinados de la aplicación de políticas.

2.5.2 La idea central de que es posible reproducir y promover esta experiencia consiste en centrarse en toda la cadena de viaje, aprovechar los mecanismos de coordinación existentes, utilizar datos de mercado para evaluar los resultados y pasar a la ejecución partiendo de proyectos piloto para avanzar después con una implementación gradual. Los Estados miembros con recursos limitados pueden comenzar por un único aeropuerto de entrada, rutas clave o problemas concretos. Esta idea concuerda con la coordinación integral y la mejora continua que promueven las resoluciones pertinentes de la OACI.

3. RECOMENDACIONES

3.1 Sobre la base de lo anterior, se recomienda que la conferencia:

a) recomiende que la OACI refuerce la cooperación con ONU Turismo, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), por conducto de los grupos expertos pertinentes, para estudiar y elaborar un paquete de herramientas voluntarias de conectividad aérea y facilitación. Las herramientas pueden abarcar la división de responsabilidades entre sectores, la identificación de los problemas que afrontan las personas pasajeras, programas piloto en los puntos de entrada, el desarrollo coordinado de rutas aéreas y mercados de destino y el transporte intermodal;

b) aliente a los Estados miembros a estudiar paquetes de medidas voluntarias de cooperación en materia de conectividad como parte de la cooperación bilateral y regional en la esfera de la aviación. Sin perjuicio de su soberanía y seguridad nacionales ni de los acuerdos de transporte aéreo vigentes, podrían combinar y aplicar medidas relativas al acceso a los derechos de tráfico, la facilitación del tránsito, los servicios aeroportuarios, la facilitación de los pagos, la promoción de los destinos turísticos y el transporte intermodal, a fin de mejorar la sostenibilidad operacional de las nuevas rutas aéreas y magnificar la función catalizadora de la aviación como motor del turismo y el crecimiento económico; y

c) aliente a los Estados miembros a ejecutar programas piloto de pequeña escala. Cada país podría, a la luz de sus circunstancias particulares, seleccionar aeropuertos de entrada, corredores transfronterizos o rutas aéreas clave para realizar ensayos iniciales en ámbitos específicos como los trámites de migraciones, los servicios de pago para visitantes internacionales, la integración aérea-ferroviaria y los servicios multilingües, y ampliarlos progresivamente tras una evaluación que se base en la evidencia. Las oficinas regionales de la OACI podrían prestar asistencia técnica para facilitar el logro del objetivo *Ningún país se queda atrás*.

— FIN —