



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 Secretaría)

1. ANTECEDENTES

1.1 En su 39º período de sesiones (Montreal, 25-28 de junio de 2024), el Comité Jurídico examinó la nota de estudio titulada *International carriage and data protection laws* [El transporte internacional y las leyes de protección de datos] (LC/39-WP/6-3), presentada por la IATA, y decidió solicitar al Consejo que incluyera la cuestión “El transporte aéreo internacional y las leyes de protección de datos” como nueva cuestión 7 en el programa de trabajo del Comité Jurídico. En la sexta sesión de su 233º período de sesiones, celebrada el 4 de noviembre de 2024, el Consejo aprobó el programa de trabajo general revisado del Comité Jurídico y convino en incluir esta cuestión (C-DEC 233/6). También dispuso al respecto que se creara un grupo para proponer formas de facilitar la comprensión y la sensibilización entre los Estados miembros e impulsar el trabajo en este ámbito, teniendo en cuenta que la cuestión va más allá del sector del transporte aéreo y que es responsabilidad de los Estados establecer leyes y políticas de protección de datos.

1.2 El Grupo de Estudio de la Secretaría sobre las Interacciones entre el Transporte Aéreo Internacional y las Leyes de Protección de Datos (SSG-DPL) se creó en mayo de 2025, tras una comunicación (IND/25/2) de fecha 25 de marzo de 2025 que definía sus atribuciones e invitaba a determinados Estados —seleccionados para mantener la representación geográfica equitativa— y organizaciones internacionales a que propusieran expertas y expertos para que formaran parte del grupo de estudio. El grupo de estudio colaboraría con el Equipo Especial sobre el Registro de Nombres de Pasajeros y Pasajeras (PNR) del Grupo Experto en Facilitación (FALP) y coordinaría sus actividades con el FALP.

1.3 Participaron en una o más reuniones del grupo de estudio expertos y expertas de 18 Estados miembros (Arabia Saudita, Brasil, Canadá, Chile, China, Colombia, Emiratos Árabes Unidos, España, Estados Unidos, Francia, Japón, Kenya, Reino Unido, República Dominicana, Singapur, Sudáfrica, Tanzania y Türkiye) y cuatro organizaciones internacionales (Asociación del Transporte Aéreo Internacional, Consejo Internacional de Aeropuertos, Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea y Unión Europea).

1.4 El grupo de estudio se reunió cuatro veces: primera reunión, Montreal, 5 al 6 de junio de 2025; segunda reunión, en formato híbrido, Montreal, 23 de septiembre de 2025; tercera reunión, virtual, 14 de enero de 2026; cuarta reunión, en formato híbrido, del 10 al 11 de marzo de 2026.

1.5 Durante la primera reunión, el grupo de estudio acordó enviar una encuesta específica sobre aspectos jurídicos a los Estados miembros y la industria para identificar todos los tipos de datos que se recopilan, procesan, conservan y transfieren de conformidad con las leyes nacionales. El objetivo de la encuesta era recopilar más información siguiendo las atribuciones del grupo de estudio para detectar los principales problemas. El cuestionario de la encuesta se distribuyó mediante una comunicación (LE 4/77-25/82) de fecha 27 de agosto de 2025.

1.6 Para enero de 2026 se había recibido un total de 95 respuestas. Durante la cuarta reunión del grupo de estudio se presentó un análisis detallado de las respuestas y se lo sometió a debate. Las principales conclusiones y medidas recomendadas que acordó el grupo de estudio se presentan en el **apéndice** de esta nota de estudio.

2. MEDIDA PROPUESTA AL COMITÉ

Se invita al Comité Jurídico a:

- a) considerar la información contenida en esta nota de estudio, en particular las principales conclusiones acerca del resultado de la encuesta que se presentan en el **apéndice**; y
- b) respaldar las medidas recomendadas que se presentan en el **apéndice**.

— — — — —

APÉNDICE

PRINCIPALES CONCLUSIONES ACERCA DEL RESULTADO DE LA ENCUESTA SOBRE LAS LEYES DE PROTECCIÓN DE DATOS EN EL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL Y MEDIDAS RECOMENDADAS DEFINIDAS POR EL SSG-DPL

1. PRINCIPALES CONCLUSIONES

1.1 Los resultados de la encuesta demuestran que **las consideraciones relativas a la protección de datos y la privacidad están ahora firmemente integradas en el panorama reglamentario del transporte aéreo internacional**, visto que la gran mayoría de los Estados que rellenaron la encuesta han establecido tanto marcos específicos del sector de la aviación como marcos generales de protección de datos que regulan la recopilación, procesamiento, conservación y transferencia de datos sobre las personas pasajeras.

1.2 Al mismo tiempo, el análisis revela un **elevado grado de fragmentación y divergencia entre los distintos sistemas jurídicos nacionales**. Si bien tienen elementos en común —como requisitos relativos al fundamento jurídico, salvaguardas aplicables a las transferencias de datos y mecanismos de aplicación—, **el alcance, la estructura y la implementación de estas normas varían significativamente entre jurisdicciones**, especialmente en lo que respecta a los períodos de conservación de datos, los requisitos para las transferencias transfronterizas y las responsabilidades institucionales.

1.3 **El transporte aéreo internacional se desenvuelve en la intersección entre múltiples regímenes jurídicos, en ocasiones contrapuestos**, en particular las leyes de seguridad de la aviación, control fronterizo, salud pública y protección de datos. En la mayoría de los Estados, las leyes generales sobre protección de datos se aplican (de manera directa o supletoria) al procesamiento de datos relacionados con la aviación. Sin embargo, **los requisitos específicos del sector —en particular, los relacionados con los datos API y PNR— pueden prevalecer o bien dar lugar a excepciones**, con sus consecuentes complejidades jurídicas y posibles conflictos de obligaciones para las partes interesadas.

1.4 **La circulación de datos a través de las fronteras es esencial para el funcionamiento del transporte aéreo internacional**, pero está sujeta a **condiciones jurídicas cada vez más exigentes y heterogéneas**, tales como requisitos de adecuación, autorizaciones previas y salvaguardas contractuales. Estas diferencias agravan **las dificultades operacionales, la incertidumbre jurídica, los riesgos de incumplimiento y la complejidad de la implementación**, especialmente para las líneas aéreas que operan en múltiples jurisdicciones.

1.5 Desde una perspectiva institucional, aunque muchos Estados han establecido **mecanismos de aplicación y marcos de coordinación**, las responsabilidades suelen **compartirse (a nivel nacional) entre múltiples autoridades**, lo que puede traducirse en la superposición de mandatos y en la falta de uniformidad en la interpretación o aplicación de las normas. Aunque la mayoría de los Estados informa de que cuenta con algún nivel de coordinación, **persisten lagunas**, sobre todo en jurisdicciones que carecen de mecanismos formales.

1.6 La implementación de los requisitos relacionados con los datos presenta **dificultades prácticas y técnicas** por problemas de interoperabilidad de los sistemas calidad de datos y transmisión, riesgos de ciberseguridad y desconocimiento de las partes interesadas. Cabe destacar que muchas de estas dificultades están directamente vinculadas a la **falta de armonización e interoperabilidad entre regímenes jurídicos y normas técnicas**.

1.7 **Los mecanismos de cooperación regional e internacional desempeñan un papel importante y cada vez más reconocido** en la respuesta a estas dificultades. La mayoría de los Estados que rellenaron la encuesta participan o están alineados con **marcos regionales o mundiales de gobernanza de datos** en forma de instrumentos jurídicos multilaterales, regímenes regionales de protección de datos o plataformas de cooperación internacional. Estos mecanismos contribuyen a **promover principios comunes, facilitando intercambios transfronterizos previsibles de datos y mejorando la convergencia regulatoria**. Sin embargo, su **alcance, efecto jurídico y nivel de implementación varían considerablemente entre regiones**, y la participación no es universal. En consecuencia, si bien tales iniciativas constituyen una base valiosa, **aún no mitigan por completo la fragmentación de los marcos jurídicos ni eliminan las discrepancias en la gobernanza transfronteriza de los datos**.

1.8 El grupo ha reconocido lo difícil que resultaría, en este momento, contar con un marco jurídico mundial e internacional de protección de datos dedicado específicamente a la aviación, debido a las diferencias entre los regímenes nacionales o regionales existentes para la protección de datos.

1.9 Con vistas al futuro, la encuesta pone de manifiesto un conjunto de **problemas emergentes y en constante evolución**, como las implicaciones de la evaluación y determinación del perfil de riesgos generadas por inteligencia artificial, los sistemas de identidad digital y la creciente complejidad del intercambio transfronterizo de datos. Es de esperar que estos problemas **pongan aún más de relieve la necesidad de contar con criterios uniformes para la reglamentación y de estrechar la cooperación internacional**.

2. MEDIDAS RECOMENDADAS

2.1 Reconociendo que las leyes de protección de datos siguen siendo responsabilidad de los Estados y que su alcance trasciende el sector de la aviación, la OACI puede contribuir a la facilitación del transporte aéreo internacional promoviendo una mayor uniformidad en la aplicación de marcos relacionados con los datos. El grupo considera que se podría sensibilizar al respecto, sobre todo a los Estados que no cuentan con leyes específicas sobre protección de datos o que tienen previsto modificar sus leyes en el futuro y podrían beneficiarse de la orientación.

2.2 En consecuencia, se recomienda que la OACI:

- a) **aliente a los Estados a tener en cuenta la dinámica de la aviación civil internacional al crear e implementar otras leyes nacionales sobre protección de datos;**
- b) **recopile información sobre leyes, reglamentos y mejores prácticas de los Estados, así como marcos regionales e internacionales pertinentes relativos a la recopilación, el procesamiento, la conservación y la transferencia de datos y/o información personal en el transporte aéreo internacional;**
- c) **elabore textos de orientación no vinculantes, basados en estas mejores prácticas, que los Estados puedan tener en cuenta al crear o adaptar sus leyes nacionales, con el fin de facilitar un transporte aéreo internacional seguro y eficiente y mantener la necesaria protección de los datos; y**
- d) **siga las novedades referidas a la gobernanza de datos en el transporte aéreo internacional, incluidas las tecnologías emergentes y los criterios regulatorios.**