



COMUNICADO

Nº: 52

El compromiso a ser neutro en carbono encabeza la agenda de la Asamblea de la OACI

24 de septiembre, 2019 (Montreal) – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) espera conseguir resultados prometedores en la 40ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que ha comenzado hoy en Montreal.

Alentar a los Estados miembro de la OACI a que continúen apoyando los esfuerzos de la industria para abordar su impacto sobre el cambio climático es la prioridad número uno en la agenda de la Asamblea.

La agenda de la industria incluye, además:

- La integración segura del tráfico de drones en la gestión del espacio aéreo;
- la creación de un planteamiento global sólido para los pasajeros con discapacidad;
- la implementación de un marco legal internacional para abordar el problema de los pasajeros insubordinados o perturbadores;
- la implementación de medidas eficaces y actualizadas para la identificación de pasajeros, y
- la atenuación de la vulnerabilidad del sistema mundial de navegación por satélite (GNSS, por sus siglas en inglés) a interferencias nocivas.

Cambio climático

Hace tres años, los Estados miembro de la OACI alcanzaron un acuerdo histórico para implementar un esquema de compensación y reducción de carbono para la aviación

internacional: el CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*). Toda la industria de la aviación acogió con satisfacción este importante compromiso basado en un enfoque global para mitigar significativamente el impacto de la industria sobre el cambio climático. Hoy, el CORSIA es una realidad que permite el seguimiento de las emisiones de las aerolíneas. Por desgracia, existe un riesgo real de que el CORSIA no prospere como debería, dada la imparable creación de instrumentos para la fijación de precios al carbono por parte de los gobiernos. A pesar de denominarse "impuestos verdes", aún no hemos visto ningún fondo asignado para reducir realmente las emisiones. El CORSIA es un instrumento económico global de carácter exclusivo que pretende alcanzar un crecimiento neutro en carbono y que puede llegar a generar unos 40.000 millones de dólares para financiar iniciativas para reducir la huella de carbono, además de mitigar alrededor de 2.500 millones de toneladas de CO₂ entre 2021 y 2035. Los gobiernos deben centrarse en hacer que ese compromiso sea un éxito", dijo Alexandre de Juniac, consejero delegado de la IATA.

IATA, en colaboración con el Airports Council International (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), el International Business Aviation Council (IBAC) y el International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), coordinados por el Air Transport Action Group (ATAG), ha presentado un documento de trabajo en el que solicita a los gobiernos, entre otros:

- reafirmar la importancia del CORSIA en la Asamblea de la OACI;
- participar en el CORSIA durante el plazo voluntario, antes de su cumplimiento obligatorio en 2027;
- reafirmar que el CORSIA es la «medida mundial de mercado para controlar las emisiones de CO₂ procedentes de la aviación internacional», y
- aplicar el principio de que las emisiones internacionales de la aviación deben contabilizarse solo una vez, y evitar, así, duplicar las mediciones.

Integración segura y eficiente de los UAS (drones) en el espacio aéreo

Los sistemas aéreos no tripulados (UAS, por sus siglas en inglés) –también conocidos como drones– tienen un enorme potencial, como el transporte de paquetería puerta a puerta, la movilidad aérea urbana o la entrega de suministros de emergencia y medicamentos en áreas de difícil acceso. Sin embargo, se debe garantizar que su integración al espacio aéreo – utilizado para el transporte de pasajeros– se realice de forma segura y eficiente.

“En 2023, se estima que, solo en EE. UU., las operaciones con drones podrían triplicarse. Y la tendencia mundial sigue por el mismo sendero. Alcanzar estas cifras con la máxima seguridad es un desafío. La seguridad de la aviación civil es el modelo a seguir. Industria y gobiernos deben trabajar estrechamente para establecer un marco regulatorio global que garantice la seguridad de estos aparatos y seguir innovando para aprovechar el tremendo potencial que ofrecen”, dijo De Juniac.

IATA, en colaboración con CANSO y la International Federation of Air Line Pilots Associations (IFALPA), ha presentado un documento de trabajo en el que insta a los gobiernos a que colaboren juntos, a través de la OACI, en el desarrollo de un marco regulatorio para estos nuevos usuarios del espacio aéreo.

Pasajeros con discapacidades

La industria de aerolíneas tiene el compromiso de mejorar la experiencia de los viajes aéreos para los mil millones de personas que presentan alguna discapacidad en todo el mundo. Las aerolíneas reafirmaron este compromiso en una [resolución](#) aprobada en la Asamblea General Anual 2019 de la IATA. Sin embargo, la capacidad de la industria para garantizar que los pasajeros con discapacidad puedan viajar de manera segura y digna, en consonancia con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, está siendo socavada por el constante incremento de políticas nacionales y regionales sobre discapacidad que o bien no están armonizadas o entran en conflicto unas con otras.

“Con el envejecimiento de la población, el número de viajeros que presentan alguna discapacidad es cada vez mayor. Estos viajeros confían en medidas globales y sólidas. También las aerolíneas necesitan un marco global armonizado para poder ofrecer a sus

clientes un servicio seguro, eficiente y consistente”, dijo De Juniac. Además, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible exige acciones específicas para las personas con discapacidad por parte de las empresas, incluso en el sector del transporte.

IATA ha presentado un documento de trabajo en el que solicita a los Estados que reafirmen que un enfoque armonizado en materia sobre accesibilidad en el ámbito de la aviación impulsa el desarrollo sostenible promovido por la ONU. Recomienda, asimismo, que la OACI desarrolle un programa de trabajo sobre accesibilidad para pasajeros con discapacidades que contemple una revisión de las normas pertinentes y prácticas recomendadas de la OACI y manuales de políticas, manteniendo los principios fundamentales de la IATA sobre pasajeros discapacitados.

Pasajeros insubordinados

Ante el creciente número de reclamaciones sobre pasajeros insubordinados o perturbadores, IATA, IFALPA y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte han presentado un documento de trabajo en el que instan a los Estados a que ratifiquen el Protocolo de Montreal de 2014 (MP14), que moderniza los procedimientos internacionales para tratar con pasajeros de estas características. El documento de trabajo también hace un llamamiento a los gobiernos para que hagan uso de la última guía de orientación de la OACI sobre los aspectos legales en esta materia.

El MP14 aborda el vacío legal en los acuerdos internacionales actuales y que generalmente libra a los pasajeros insubordinados de un proceso judicial. La entrada en vigor del MP14 requiere que veintidós Estados lo ratifiquen, lo que se espera que ocurra antes de fin de año. Sin embargo, se necesita una ratificación generalizada con el fin de garantizar su uniformidad y consistencia.

“Por desgracia, los incidentes de los pasajeros indisciplinados representan un problema creciente. Su actitud es inaceptable y ningún pasajero o miembro de la tripulación debe soportar insultos, amenazas o abuso por parte de otro viajero. Y la seguridad del vuelo jamás debe ponerse en peligro por el comportamiento de un pasajero perturbador. La adopción del MP14 garantizará que los Estados tengan el poder necesario para tratar con pasajeros de estas características, independientemente de dónde esté registrado el avión”, dijo De Juniac.

One ID

La visión de IATA es guiar a la industria para conseguir una experiencia de viaje de principio a fin segura, fluida y eficiente. One ID es una iniciativa de gestión de identidad que utiliza un único identificador biométrico de los pasajeros, de modo que puedan moverse a través de varios procesos aeroportuarios sin necesidad de documentación en papel y con un único identificador aceptado por todas las partes involucradas en el viaje del pasajero.

“Los viajeros aéreos nos dicen que están dispuestos a compartir información personal si con ello se reducen las molestias de los viajes aéreos y siempre que esa información se mantenga segura y no se haga un uso indebido. Además del beneficio para los viajeros, One ID hace más difícil el uso de una identidad falsa y, por lo tanto, ayuda a prevenir el tráfico de personas y otras actividades criminales transfronterizas. Ayuda, también, a reducir las colas y la aglomeración de personas en las zonas más vulnerables de un aeropuerto. Y facilita la evaluación basada en el riesgo y una gestión diferenciada en las aduanas y controles de seguridad. One ID es el futuro y debemos acelerar su desarrollo”, dijo De Juniac.

En colaboración con ACI, IATA ha presentado un documento de trabajo en el que solicita al Consejo de la OACI que continúe desarrollando las especificaciones técnicas necesarias para respaldar el uso del reconocimiento biométrico en la aviación en el marco de una política global. El documento de trabajo también alienta a los Estados a apoyar iniciativas que contribuyan a la mejora de los estándares globales que garanticen el intercambio seguro de información de identificación digital de pasajeros entre las partes interesadas, y los invita a descubrir los beneficios del reconocimiento biométrico.

Vulnerabilidad del GNSS a interferencias nocivas

El sistema mundial de navegación por satélite (GNSS, por sus siglas en inglés) proporciona información esencial sobre la ubicación y el tiempo, lo que facilita las operaciones de vuelo y la gestión del tráfico aéreo (ATM, por sus siglas en inglés). Sin embargo, existen varios informes sobre interferencias nocivas en el GNSS. IATA, la International Federation of Air Traffic Controllers' Associations (IFATCA) e IFALPA han presentado un documento de trabajo en el que solicitan a la Asamblea que tome las medidas apropiadas para reducir la

vulnerabilidad del GNSS a la interferencia y asegurar una normativa apropiada y actualizada que proteja la asignación de frecuencias del sistema.

Además de estos temas, IATA y las partes interesadas han presentado otros documentos de trabajo sobre una gran variedad de temas, como el tráfico de personas, el tráfico de vida silvestre, el intercambio de información de seguridad, la ciberseguridad, las pandemias, la gestión del tráfico aéreo, la seguridad y la asignación de franjas horarias, entre otros.

La Asamblea de la OACI se celebra cada tres años. Este año, la Asamblea abre sus puertas el 24 de septiembre en Montreal para acoger a delegados de los 193 Estados miembro de la OACI, que deliberarán sobre algunos de los temas más apremiantes de la industria del transporte aéreo mundial. La Asamblea se clausura el 4 de octubre.

- IATA -

Más información:

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: corpcomms@iata.org

Notas para los editores:

- La IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 290 líneas aéreas que constituyen el 82% del tráfico aéreo global.
- Encuentre toda la información actualizada —comunicados, posiciones políticas y otra información útil— en twitter.com/iata