



COMUNICADO  
N.º 40

## Grandes expectativas para la 42.ª Asamblea de la OACI

17 de septiembre de 2025 (Ginebra) – La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés) espera con gran interés la [42.ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional](#) (OACI), que se celebrará en Montreal del 23 de septiembre al 3 de octubre de 2025. La OACI ha aceptado 14 documentos de trabajo redactados por IATA que abarcan un amplio abanico de temas que serán objeto de debate en la Asamblea.

"IATA participará en la Asamblea de la OACI con la seguridad, la sostenibilidad y la eficiencia como máximas prioridades. Es esencial asegurar un mayor respaldo para la producción de combustibles sostenibles para la aviación (SAF, por sus siglas en inglés) e impulsar el programa CORSIA, dos grandes pilares del compromiso de la aviación de alcanzar cero emisiones netas para 2050. Del mismo modo, es necesario alcanzar un acuerdo para el cumplimiento de los principios y disposiciones del Convenio de Chicago, con el fin de evitar un mosaico de medidas fiscales y normativas sobre los derechos de los pasajeros que debiliten el sector. Y por último, debemos reforzar la seguridad agilizando la presentación de los informes de accidentes y aplicando medidas que protejan los sistemas GNSS de interferencias y el espectro de radiofrecuencias aeronáutico", afirmó Willie Walsh, director general de IATA.

Los estándares globales, muchos de los cuales son elaborados por los gobiernos en colaboración con la OACI, son cruciales para unas operaciones seguras, eficientes y cada vez más sostenibles en todo el mundo. Estas normas se elaboran con la experiencia y las aportaciones de los operadores aéreos de todo el mundo en colaboración con los Estados miembros de la OACI dentro de la Organización. Cada tres años, la Asamblea de la OACI brinda a los gobiernos la oportunidad de participar en el programa de la Organización, cuyo contenido aborda los asuntos más urgentes de la aviación.

"No podemos subestimar la importancia de los estándares globales para la aviación mundial. Soy optimista respecto a los resultados de esta Asamblea. Todos coincidimos en que queremos un transporte aéreo seguro, eficiente y más sostenible. Así pues, nuestra agenda es común con la agenda de los gobiernos. De hecho, muchas de nuestras propuestas presentadas para esta Asamblea se limitan a pedir a los gobiernos que apliquen de manera más eficaz lo que ya han acordado. Las próximas semanas en Montreal serán fundamentales para concretar el contenido de la agenda, pero aún más importante serán los tres años de trabajo posteriores para lograr lo acordado", afirmó Walsh.

Entre los temas más relevantes tratados en los documentos presentados por IATA destacan los siguientes:

1. **Producción de SAF**: Los Estados deben revisar los objetivos sobre el uso de SAF establecidos en la Conferencia de la OACI sobre la aviación y los combustibles alternativos (CAAF/3) a fin de tener en cuenta las consecuencias del aumento de los precios que tiene el establecimiento de obligaciones sin el incremento previsto de la producción de SAF.

IATA pide a los gobiernos que:

- a. apoyen los esfuerzos de IATA en la creación de un mercado funcional de SAF.
  - b. Intensifiquen los incentivos económicos para los productores de SAF.
  - c. Adopten medidas políticas urgentes para subsanar situaciones anómalas.
2. **CORSIA (Plan de compensación y reducción del carbono para la aviación internacional)**: CORSIA fue aprobado por los Estados en la 39.<sup>a</sup> Asamblea de la OACI (2016) como única medida económica para abordar las emisiones globales de carbono de la aviación. Se espera que CORSIA genere 17.000 millones USD para la financiación climática hasta 2035. Sin embargo, los Estados siguen estableciendo o aumentando impuestos y normativas (nacionales y regionales) a la aviación que socavan la viabilidad de CORSIA y que contribuyen poco o nada a la sostenibilidad. Además, solo Guyana ha emitido unidades de emisiones elegibles (EEU, por sus siglas en inglés) de CORSIA, que permiten financiar la lucha contra el cambio climático y que las aerolíneas cumplan sus obligaciones en virtud de CORSIA.

IATA pide a los gobiernos que:

- a. reafirmen su compromiso para garantizar el éxito de CORSIA como única medida económica para gestionar el impacto climático de la aviación.
  - b. Pongan a disposición de las aerolíneas suficientes EEU para que puedan cumplir sus obligaciones en virtud del CORSIA.
3. **Revisión del impuesto de sociedades de la aviación**: Una revisión del artículo 8 del Modelo de Convenio Fiscal de Naciones Unidas prevé la opción de basar el impuesto de sociedades de una aerolínea en el lugar donde se obtienen los ingresos (basado en el origen), además del sistema de tributación tradicional (y casi universalmente aplicado) en la jurisdicción de su sede principal (basado en la residencia fiscal). La tributación basada en el origen de los ingresos duplica la carga administrativa sin generar ingresos fiscales adicionales, salvo que las rentas producidas sean objeto de doble tributación. Asimismo, exige la revisión de casi todos los acuerdos bilaterales de servicios aéreos que adoptan la tributación basada en la residencia fiscal.

IATA pide a los gobiernos que:

- a. Ignoren las revisiones del artículo 8 y continúen aplicando el modelo de tributación basado en la residencia fiscal de las aerolíneas.

4. **Derechos del consumidor:** En los últimos años, varios gobiernos vienen estudiando y elaborando una serie de medidas para proteger los derechos de los pasajeros aéreos. Muchas de estas medidas se alejan de los principios básicos de protección del consumidor de la OACI, unos principios que fomentan una mayor armonización con los estándares globales —como el Convenio de Montreal de 1999—, respetan la necesidad de proporcionalidad y tienen en cuenta las consecuencias de las interrupciones masivas. Como resultado, tenemos un mosaico de regulaciones que entran en conflicto entre sí y confunden a los viajeros. Y a pesar de que las interrupciones pueden tener diversos orígenes, no existe una responsabilidad compartida hacia los pasajeros que sufren las molestias, y son las aerolíneas quienes soportan el peso de una regulación cada vez más onerosa.

IATA pide a los Estados que:

- a. reafirmen su compromiso con los principios de la OACI y sean coherentes con sus reglamentos.
  - b. Elaboren una guía a fin de armonizar las definiciones de circunstancias extraordinarias a nivel global, paliar las discrepancias entre las diferentes jurisdicciones, compartir la responsabilidad con las partes interesadas y tener en cuenta las consecuencias que suponen las interrupciones masivas.
5. **Espectro de radiofrecuencias:** A medida que la industria de las telecomunicaciones despliega los servicios 5G y avanza hacia el 6G, exige mayores asignaciones del espectro de radiofrecuencias. La aviación necesita espectro para muchos fines, entre ellos la banda crítica de 4,2-4,4 GHz para los radioaltímetros. Algunas configuraciones para el despliegue de la tecnología 5G (especialmente en Estados Unidos, Australia y Canadá) han generado riesgos inadmisibles para la seguridad aérea en las proximidades de los aeropuertos, lo que ha requerido medidas de mitigación (reconfiguración de las antenas 5G a medida que las aerolíneas se modernizan con sistemas de navegación a prueba de interferencias). Pero debido a los retos que plantea la cadena de suministro y al tiempo necesario para desarrollar y probar estándares globales, es imposible cumplir los calendarios de modernización.

IATA pide a los Estados que:

- a. protejan las frecuencias críticas para la seguridad utilizadas por la aviación frente a interferencias.
  - b. Refuercen la coordinación entre los reguladores de telecomunicaciones y aviación para garantizar la seguridad de los vuelos, adoptar las mejores prácticas de implementación y establecer plazos viables para las modificaciones necesarias.
6. **Investigación de accidentes:** El Anexo 13 de la OACI exige que los Estados presenten un informe definitivo sobre un accidente en el plazo de un año desde la fecha del siniestro. Cuando esto no es posible, deben publicarse actualizaciones. Lamentablemente, solo el 57% de los accidentes ocurridos entre 2018 y 2023 cuentan con un informe definitivo publicado, lo que supone una pérdida importante de información vital para la seguridad de la aviación.

IATA pide a los Estados que:

- a. elaboren los informes de accidentes de acuerdo con los requisitos del Anexo 13 y en plazo.
  - b. Colaboren con los Estados que carecen de capacidad para la investigación de accidentes y fomenten el desarrollo de medios destinados a la investigación.
7. **Interferencias al GNSS:** Las aerolíneas confían en los sistemas GNSS para una navegación segura. Los ataques al GNSS mediante *jamming* y *spoofing* están aumentando en áreas cercanas a zonas de conflicto. Y si bien existen sistemas redundantes para preservar la seguridad de los vuelos, se trata de un riesgo inadmisibles que debe mitigarse.

IATA pide a los Estados que:

- a. garanticen una mayor coordinación entre las autoridades militares y civiles a fin de proveer a las aerolíneas con información oportuna sobre los riesgos.
  - b. Apoyen un enfoque multidimensional —a fin de reducir los riesgos— que incluya mejoras en la detección y comunicación de incidencias, medidas para proteger las frecuencias críticas de la aviación, el desarrollo de sistemas de navegación a prueba de interferencias y de una estrategia de refuerzo de la ciberseguridad, planes de contingencia y formación (pilotos y controladores aéreos).
8. **Regulación de aeronaves:** Las normas y prácticas recomendadas (SARP, por sus siglas en inglés) de la OACI establecen el marco global para la seguridad aérea. La regulación para aeronaves se basa en requisitos prácticos, como la instalación de nuevos sistemas, a partir de las SARP una vez aprobadas por los reguladores. El proceso actual de aprobación, entrada en vigor y aplicación es largo y susceptible de sufrir retrasos en la certificación y por las restricciones en la cadena de suministro y el impacto de perturbaciones a nivel mundial. Estos retos dan lugar a exenciones y diferencias nacionales, lo que socava la armonización y retrasa los beneficios en materia de seguridad.

IATA pide a los Estados que:

- a. reconozcan que las aerolíneas son las responsables finales del cumplimiento y, por lo tanto, las más expuestas a la inestabilidad en la cadena de implementación.
  - b. Creen un sistema para establecer fechas de entrada en vigor viables de la regulación relativa a aeronaves, con un seguimiento activo y flexibilidad para ajustar los plazos si se producen perturbaciones a nivel mundial.
9. **Limitación de la edad de los pilotos** (vuelos internacionales multipiloto): Según el Anexo 1 de la OACI (normas para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico), los pilotos de aerolíneas que realizan operaciones internacionales multipiloto deben jubilarse a los 65 años. IATA respalda el aumento de la limitación de edad para los pilotos a 67 años, manteniendo la salvaguardia actual de que al menos uno de los pilotos tenga menos de 65 años y acompañando el cambio con una supervisión médica más estricta y estandarizada. Esto se

traduce en carreras más largas y saludables, al tiempo que se mantienen las salvaguardias de seguridad.

IATA solicita a los Estados que:

- a. aprueben el aumento de la limitación de edad hasta los 67 años en las operaciones internacionales multipiloto, si bien manteniendo la regla de "uno mayor, uno menor", manteniendo la frecuencia de revisiones médicas actual (cada seis meses a partir de los 60) y sin cambios en el límite de un solo piloto.
- b. Establezcan un sistema estandarizado de evaluación y supervisión de riesgos médicos, utilizando un registro de datos compartido que respete la privacidad (por ejemplo, acciones relacionadas con certificados médicos, motivos de jubilación/no renovación, casos de incapacidad durante el vuelo) a fin de efectuar un seguimiento coherente de los riesgos relacionados con la edad en todos los Estados.
- c. Publiquen directrices de manera conjunta (médicas, de concesión de licencias y de operaciones) para una ejecución armonizada, auditable y alineada con las mejores prácticas de gestión de la seguridad.

**- IATA -**

**Más información:**

Corporate Communications

Tel: +41 22 770 2967

Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notas para los editores:**

- IATA (International Air Transport Association) representa alrededor de 350 líneas aéreas, que constituyen el 80% del tráfico aéreo global.
- [Síguenos en X](#) para mantenerte actualizado con las noticias de la industria, opiniones políticas y otra información útil.
- [Fly Net Zero](#).
- [Más información](#) en IATA y en la 42.<sup>a</sup> Asamblea de la OACI.