Organización de Aviación Civil Internacional

AN-Conf/7-WP/22[1]
23/9/26
Nota de información

NOTA DE ESTUDIO

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal, sede central, del 16 al 20 de noviembre de 2026

Cuestión 4: Tecnologías emergentes, nuevos modelos de negocio y otros asuntos afines
4.3: Aprovechar los datos de transporte aéreo y el ecosistema digital para que las operaciones sean fluidas, seguras y resilientes

HABILITACIÓN DE UNA IDENTIDAD DIGITAL INTEROPERABLE A NIVEL MUNDIAL PARA FAVORECER LA FLUIDEZ Y LA SEGURIDAD DE LOS VIAJES AÉREOS

(Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional [IATA] y el Consejo Internacional de Aeropuertos [ACI])

RESUMEN

Aunque las previsiones apuntan a que la cifra mundial de pasajeros aéreos aumentará considerablemente en el futuro, el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias no logra seguir su rápida evolución. La identidad digital (ID) y los procesos basados en datos biométricos serán esenciales para conseguir atender el incremento previsto al posibilitar que los pasajeros demuestren, antes de su salida, que cumplen las condiciones de entrada en el país y permitirles afrontar los procesos aeroportuarios de forma más fluida, segura y eficiente.

No obstante, la adopción de la ID está aumentando de forma fragmentada entre las distintas jurisdicciones, tecnologías y partes interesadas. Sin una mayor coordinación internacional, se creará una amalgama de sistemas nacionales, carteras propias y marcos de confianza incompatibles, así como incongruencias en la experiencia de los pasajeros. Por lo tanto, los Estados, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el sector comparten un mismo interés en habilitar unas credenciales digitales de viaje interoperables a nivel mundial. Para lograrlo, será preciso contar con el apoyo de los Estados y el liderazgo de la OACI a fin de promover normas armonizadas, marcos de confianza interoperables y el reconocimiento normativo de las credenciales digitales de viaje.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el futuro, la agilización de los trámites para los pasajeros, la gestión de fronteras y la experiencia de los clientes dependerán cada vez más de la identidad digital (ID). Los Estados ya están endureciendo los requisitos de entrada, aumentando las obligaciones en materia de datos e introduciendo sistemas nacionales o regionales de identificación digital. Las aerolíneas están obligadas a asegurarse de que los pasajeros cumplan los requisitos de entrada de los países tanto de destino como de tránsito, en muchos casos mediante la comprobación total o parcialmente manual de la documentación, y se enfrentan a sanciones y consecuencias operativas cuando se determina que un pasajero incumple los requisitos de admisión.

[1] Versiones en español, árabe, chino, francés, inglés, ruso proporcionadas por la IATA.

1.2 Se prevé que el tráfico aéreo mundial de pasajeros se duplique de aquí a 2041. Construir terminales aeroportuarias e infraestructuras de mayor tamaño para dar cabida a esta demanda resultará cada vez más difícil. Por lo tanto, la automatización, la digitalización y una mayor eficacia en el procesamiento de los pasajeros son esenciales para hacer frente al crecimiento previsto, mantener la seguridad y mejorar la eficiencia y la calidad del servicio.

1.3 La ID puede ayudar a superar estos retos al permitir que los pasajeros acrediten su identidad, demuestren su cumplimiento de los requisitos de viaje aplicables y se desplacen en su recorrido utilizando credenciales digitales fiables y, cuando proceda, el reconocimiento biométrico.

2. ANÁLISIS

2.1 La ID ha dejado de ser un concepto del futuro de la aviación. Los gobiernos ya están poniendo en marcha ecosistemas de identidad digital, las principales plataformas tecnológicas ya están ofreciendo carteras de credenciales digitales, y las aerolíneas y aeropuertos están estudiando soluciones de credenciales digitales para mejorar el tráfico de pasajeros y reducir el procesamiento manual. Las expectativas de los pasajeros también están cambiando. La Encuesta mundial de pasajeros (GPS)[2] de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) indica que el uso de datos biométricos en los aeropuertos aumentó del 46 % en 2024 al 50 % en 2025, y que el grado de satisfacción entre los usuarios de la tecnología biométrica alcanzó el 86 %.

2.2 Ventajas para los Estados, el sector y los pasajeros

2.2.1 Para los Estados, la ID permite realizar la evaluación de riesgos con más anticipación y precisión, refuerza la seguridad en las fronteras, reduce la falsificación de documentos y posibilita que las autoridades fronterizas centren sus recursos en los casos de mayor riesgo mientras agilizan el paso de los pasajeros de bajo riesgo.

2.2.2 Para las aerolíneas, la adopción de la ID en el proceso de verificación de documentos puede reducir la necesidad de realizar comprobaciones manuales, mejorar la precisión y la calidad de los datos de los pasajeros, disminuir la probabilidad de admitir pasajeros que incumplan los requisitos como, por ejemplo, quienes portan documentos falsos, así como reducir al mínimo las interrupciones operativas.

2.2.3 Para los aeropuertos, procesar a los pasajeros cuyos documentos ya han sido comprobados antes de su llegada puede contribuir a reducir la congestión en las terminales y a mejorar el uso y la eficiencia de sus limitadas infraestructuras.

2.2.4 Para los pasajeros, la ID puede ofrecer una experiencia global más rápida, cómoda y fluida, al tiempo que les permite mantener el control sobre sus datos personales al dar su consentimiento informado antes de compartir sus credenciales.

2.3 Superación de los obstáculos que dificultan la adopción: necesidad de un apoyo urgente por parte de los Estados

2.3.1 Los Estados deberían establecer marcos jurídicos y reglamentarios que permitan el uso de credenciales de identificación digital a lo largo de todo el viaje del pasajero. Esto incluye la aceptación de las credenciales digitales en los procesos de las aerolíneas y los aeropuertos, la posibilidad de utilizar las

[2] Cada año, la IATA lleva a cabo una Encuesta mundial de pasajeros (GPS) para conocer la evolución de las preferencias y los comportamientos de los pasajeros a la hora de viajar y para asegurarse de que las perspectivas de futuro del sector coincidan con su orientación estratégica. https://www.iata.org/en/publications/manuals/global-passenger-survey/

carteras emitidas por los gobiernos y específicas de los distintos dispositivos cuando corresponda, así como la garantía de que los marcos de ID nacionales incorporen explícitamente los casos de uso en la aviación y reconozcan a las aerolíneas y a los aeropuertos como participantes de confianza. Como primer paso, los Estados deberían permitir la lectura de los datos de los chips de los pasaportes electrónicos, el almacenamiento seguro de dichos datos en una cartera digital segura controlada por el viajero y su uso por parte de las aerolíneas y los aeropuertos para los procesos de viaje pertinentes.

2.3.2 Se invita a los Estados a participar o promover proyectos piloto y pruebas con las aerolíneas y aeropuertos. Esto permitirá a las autoridades evaluar los riesgos, validar las tecnologías, recabar las evidencias, definir los ajustes reglamentarios y generar la confianza necesaria antes de su implantación a gran escala. La participación de los gobiernos también contribuye a garantizar que las soluciones de ID cumplan tanto los requisitos normativos como los operativos.

2.3.3 Los Estados emisores de credenciales digitales para viajar deberían ajustar dichas credenciales a las normas mundiales, incluidas las credenciales digitales de viaje (DTC) de la OACI y los marcos de la ISO pertinentes. Para garantizar la utilización transfronteriza y la interoperabilidad internacional, es fundamental evitar las divergencias entre los distintos enfoques nacionales.

2.3.4 Los Estados deberían trabajar para lograr el reconocimiento mutuo de los marcos de confianza nacionales en materia de ID, de modo que las credenciales, los emisores, las carteras y los verificadores aceptados en una jurisdicción puedan considerarse fiables en otra. A la espera del pleno reconocimiento mutuo, los Estados podrían considerar la posibilidad de reconocer el marco One ID de la IATA como un punto de referencia de confianza común para las aerolíneas y los aeropuertos, con el fin de reducir la duplicación de acreditaciones y facilitar la implantación transfronteriza. Los Estados podrían plantearse la posibilidad de utilizar las DTC en sus procesos, por ejemplo, en las inspecciones previas, sin modificar los procesos fronterizos vigentes y basándose en el marco de confianza de las DTC de la OACI.

2.3.5 Los Estados deberían modernizar la verificación previa al viaje mediante la simplificación y digitalización de los requisitos para los documentos de viaje, posibilitando la lectura mecánica de dichos requisitos y vinculando el estado de los visados o las autorizaciones con los sistemas interactivos de Información anticipada sobre pasajeros cuando se disponga de ellos. Asimismo, se alienta a los Estados a adoptar autorizaciones de viaje digitales cuando proceda, lo cual permitirá una comunicación más directa entre los gobiernos y los pasajeros. Los Estados pueden plantearse la posibilidad de permitir el uso de las DTC en sus procesos de solicitud de autorización o declaración de viaje, en su caso.

2.4 El papel fundamental de la OACI

2.4.1 La OACI podría alentar en mayor grado a los Estados para que estudien las medidas arriba propuestas e intensifiquen la coordinación entre la OACI, la ISO, los marcos regionales o nacionales y el sector, con el fin de velar por que las normas sobre identidad digital cubran los casos de uso en la aviación y mantengan su interoperabilidad a nivel mundial.

— FIN —