



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de facilitación

FOMENTAR AÚN MÁS UNA IDENTIDAD ÚNICA (ONE ID) PARA MAYOR COMODIDAD DE LAS PASAJERAS Y LOS PASAJEROS Y LOS VIAJES SIN CONTACTO FÍSICO

(Nota presentada por el Japón)

RESUMEN

En julio de 2021 se puso en marcha un nuevo procedimiento de embarque, el sistema “Face Express” (One ID o identidad única), en los Aeropuertos de Narita y Haneda en el Japón. Cuando las personas pasajeras utilizan el sistema Face Express en los aeropuertos, pueden registrar la foto de su rostro y pasar por el servicio de facturación de equipaje, los puestos de inspección de seguridad y las puertas de embarque con un “pase facial”, sin tener que presentar su tarjeta de embarque ni el pasaporte durante las distintas formalidades aeroportuarias. Este procedimiento hace que el engorroso proceso de embarque convencional sea más fluido, al ser sin contacto físico. En esta nota de estudio se presenta una propuesta sobre cuestiones futuras que han surgido tras aproximadamente un año de uso.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) pedir que se discuta sobre una norma internacional relativa a la exactitud requerida para el reconocimiento facial; y
- b) pedir que se discuta el establecimiento de normas internacionales que permitan la lectura de los pasaportes por medio de microprocesadores (chips) de circuitos integrados (IC).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico — <i>Seguridad de la aviación y facilitación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a los recursos disponibles.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 - <i>Facilitación</i> , Decimoquinta edición <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i> (Doc 9303) HLCC 2021-WP/237: <i>informe del Componente de Facilitación a la Conferencia sobre el punto 8 del orden del día</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) lleva trabajando en la introducción de procedimientos de embarque automatizados para “viajes rápidos” desde 2014. Uno de los objetivos perseguidos es simplificar y reducir el tiempo necesario para los procedimientos de embarque, incluidos los procedimientos de inmigración en los aeropuertos, al objeto de acabar con la congestión debida al aumento de la aviación mundial anterior a la pandemia de COVID-19. El concepto de una identidad única o “One ID”, un procedimiento de embarque que utiliza datos biométricos como el reconocimiento facial, fue propuesto como actividad de la IATA.

1.2 Mediante la automatización de los procedimientos de embarque, las líneas aéreas y los explotadores de aeropuertos podrán ahorrar mano de obra e incrementar su productividad, y las personas pasajeras podrán completar fácilmente procedimientos tediosos y disponer libremente de su tiempo en el aeropuerto. Para que se puedan aprovechar todas estas ventajas, existe una versión japonesa del One ID, Face Express¹, que se puso en funcionamiento en julio de 2021 en el Aeropuerto internacional de Narita y en el de Haneda.

1.3 Si tomamos como ejemplo el Aeropuerto de Narita, el sistema del Face Express consiste en una infraestructura de reconocimiento facial y cuatro puntos de contacto que debe operar el público pasajero. Los cuatro puntos de contacto son el autoservicio de uso común (CUSS), la entrega de equipaje de uso común (CUBD), el sistema de cotejo de la persona pasajera (PRS) y la puerta de autoembarque (ABG). Si registra su pasaporte y la información facial en la primera etapa de los procedimientos y luego utiliza esa información facial en coincidencia con su rostro en los procedimientos siguientes, podrá pasar por los procesos de presentación de público pasajero, facturación de equipaje e inspección de seguridad y por la puerta de embarque sin sufrir ningún estrés gracias a su pase facial.

1.4 Un beneficio aún mayor es que todos estos procedimientos se llevan a cabo sin el encuentro cara a cara con nadie y sin contacto físico. A fin de prevenir la propagación de las infecciones por COVID-19, es necesario reducir el contacto de persona a persona lo más posible. La tecnología de reconocimiento facial también es muy eficaz para prevenir las infecciones porque permite que el procedimiento se lleve a cabo sin contacto. Se trata de una gran ventaja porque, aun cuando se haya contenido la COVID-19, subsiste la posibilidad de que se dé otra pandemia en el futuro.

1.5 La introducción de la tecnología de reconocimiento facial mencionada, no solo aumentará la comodidad del público pasajero al simplificar los procedimientos, además de ahorrar mano de obra e incrementar la productividad de las líneas aéreas y las empresas aeroportuarias, sino que permitirá que se hagan viajes sin contacto personal, como medida contra las enfermedades infecciosas. Teniendo en cuenta que la COVID-19 ha afectado seriamente las operaciones de muchos aeropuertos de todo el mundo y que la reciente recuperación ha llevado a algunos aeropuertos a limitar el número de personas usuarias debido a la escasez de mano de obra, la tecnología de reconocimiento facial también puede contribuir a la eficiencia de las operaciones aeroportuarias.

1.6 Debido a la pandemia de COVID-19, el número de líneas aéreas y personas pasajeras tanto en el aeropuerto de Narita como en el de Haneda no ha crecido mucho. Con el objetivo de promover el uso de Face Express en más aeropuertos en el futuro, de enero a marzo de este año se hizo una encuesta a 21 aeropuertos, 5 líneas aéreas y 4 proveedores de todo el mundo para aclarar las cuestiones actuales al respecto. En esta nota de estudio se plantearán las futuras cuestiones establecidas a partir de esa encuesta.

¹ Si bien los procedimientos de embarque que utilizan el reconocimiento facial están reconocidos como One ID en el sector de la aviación, hemos creado un nombre y logotipo nuevos, “Face Express,” a fin de que la clientela pueda entender este servicio de forma más intuitiva. Actualmente se utiliza en los aeropuertos de Narita y Haneda.

2. TEMAS DE ANÁLISIS

2.1 Se celebró un debate para determinar cuáles son los valores apropiados para los índices de “tasa de falso rechazo” y de “tasa de aceptación falsa”, que sirven como norma para la exactitud del reconocimiento facial. El Doc 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), *Documentos de viaje de lectura mecánica*, establece que cada país deberá establecer un umbral de tolerancia para el sistema de reconocimiento, pero como no se dan directrices, se ha debatido mucho y se ha dedicado mucho tiempo al tema de esa tolerancia cuando se introducen nuevas tecnologías biométricas. Como esta cuestión está relacionada con la seguridad de la aviación, si la tolerancia es demasiado baja, se convierte en un problema. Sin embargo, mediante la publicación de una directriz para una tolerancia mínima, podríamos contribuir a la promoción de la biometría en cada país.

2.2 Las actuales directrices de la IATA sobre las normas relativas al consentimiento de las personas pasajeras y la gestión de la información personal cuando se utiliza la biometría indican que deberían ser conformes a las leyes y reglamentos nacionales. En algunos países, la lectura del microprocesador de IC del pasaporte está prohibida, por lo que Face Express no puede utilizarse aun cuando la persona pasajera tenga la voluntad de hacerlo. Puede ser posible autorizar la lectura de los datos del pasaporte IC solo a efectos de transporte aéreo, previo consentimiento de la persona pasajera.

2.3 Para que las líneas aéreas nacionales de la Unión Europea (UE) utilicen la biometría en los aeropuertos japoneses, necesitan celebrar un acuerdo de procesamiento de datos (DPA) basado en el Reglamento general de protección de datos (RGPD) y, en el caso de los vuelos a los Estados Unidos, los procedimientos de seguridad aérea con el Gobierno estadounidense son muy complicados y requieren mucho esfuerzo. Aunque reconocemos que se trata de procedimientos evidentemente necesarios, nos preguntamos si no se les podría aplicar un formato que simplificara los procedimientos.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La introducción de la tecnología biométrica sin contacto en los procedimientos aeroportuarios no solo ayudará a prevenir las enfermedades infecciosas, sino que también contribuirá significativamente a la eficacia de las operaciones aeroportuarias. Para facilitar que esto se materialice, recomendamos que se tomen las medidas siguientes.

3.1.1 En la actualidad, no está especificado el nivel de exactitud requerido para el reconocimiento facial. Al no existir unas normas claras, habría que celebrar debates en cada país y aeropuerto en el que se quiera introducir el reconocimiento facial, y el tiempo y el esfuerzo que supondrían serían un obstáculo para su introducción. Deberían celebrarse debates en la OACI sobre el establecimiento de normas comunes para cada país, de modo que la tecnología de reconocimiento facial pueda introducirse en muchos países y aeropuertos.

3.1.2 Para utilizar el reconocimiento facial, se requieren pasaportes IC. Sin embargo, incluso con un pasaporte IC, es posible que algunos pasajeros no puedan utilizar el reconocimiento facial si la legibilidad de los datos del microprocesador de IC difiere de un país a otro. Habría que discutirlo bilateralmente, ya que esta cuestión estaría sujeta a las leyes y reglamentos del país al que pertenece la línea aérea. La OACI debería promover el debate sobre la posibilidad de leer los datos solo para el uso de la aeronave, asumiendo el propio consentimiento de la persona pasajera.

3.1.3 Para tal fin, el Grupo Experto en Facilitación de la OACI y los demás grupos de trabajo pertinentes deberían iniciar debates concretos de los oficiales/as competentes para revisar las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 - *Facilitación* o proporcionar textos de orientación (incluidas mejores prácticas) en el Doc 9303 como acciones concretas.