



**Cuestión 8A del
Orden del Día:**

Otros Asuntos

**PROTECCIÓN DE DATOS Y TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL: RESULTADOS DE LA 39ª
REUNIÓN DEL COMITÉ JURÍDICO DE LA OACI Y DECISIÓN POSTERIOR DEL CONSEJO**

(Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

RESUMEN

La IATA presentó un documento de trabajo (LC/WP6-3) en la 39ª sesión del Comité Jurídico de la OACI, en el que se propone que la interacción de las leyes nacionales de protección de datos personales y privacidad y el transporte aéreo internacional se incluya en su plan de trabajo. El Consejo apoyó esta propuesta, que fue aprobada durante su 233ª sesión el 4 de noviembre de 2024. Se establecerá un grupo multidisciplinario para investigar las cuestiones, identificar posibles mitigaciones y elaborar orientaciones basadas en la aviación para los Estados. En este documento se insta a los Estados latinoamericanos a que nominen a los participantes una vez que la OACI constituya el grupo multidisciplinario para garantizar la participación y la representación regionales.

Referencias:

- Ninguno

**Objetivos estratégicos
de la OACI :**

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Para proporcionar un transporte aéreo seguro, cómodo y eficiente, las compañías aéreas también deben proteger y asegurar la información personal de más de 12 millones de pasajeros que viajan en casi 130.000 vuelos en todo el mundo cada día.

1.2 Esto debe hacerse en estricto cumplimiento de 140 leyes nacionales o supranacionales de protección de datos y privacidad. Sin embargo, las leyes de protección de datos no se concibieron teniendo en cuenta las características operativas y reglamentarias únicas de la aviación civil internacional. Esas leyes difieren en cuanto a sus requisitos sustantivos, a menudo entran en conflicto entre sí y con frecuencia se aplican fuera del territorio del Estado regulador.

1.3 Salvo algunas actividades marítimas limitadas (por ejemplo, cruceros y servicios de ferry) y el transporte ferroviario, la aviación es única en el transporte físico de pasajeros de una jurisdicción a otra. Esto requiere que los datos personales de los pasajeros se compartan con otras organizaciones que puedan necesitar procesar o utilizar los datos para prestar servicios a los pasajeros, incluidas aerolíneas, aeropuertos, operadores de tierra, agencias de viajes y autoridades fronterizas.

1.4 Las compañías aéreas no buscan quedar exentas de las leyes de protección de datos ni cuestionan la prerrogativa política soberana de los gobiernos de introducir dichas leyes. Sin embargo, con más de 4.000 millones de pasajeros que viajan anualmente, la tarea práctica de garantizar qué leyes de protección de datos se aplican a un itinerario determinado se está volviendo cada vez más difícil.

1.5 Las compañías aéreas también se ven cada vez más afectadas por las diferencias jurídicas y prácticas entre las leyes de protección de datos, por ejemplo, en relación con la transferencia de registros de nombres de pasajeros (PNR). Tenemos muchos ejemplos de aerolíneas que han sido amenazadas con importantes sanciones financieras o incluso con la revocación de las licencias de explotación otorgadas en virtud de acuerdos de servicios aéreos porque las leyes de su Estado de origen entran en conflicto con las de los países de destino. Las aerolíneas también se enfrentaron a dificultades durante la pandemia de COVID-19 cuando algunos Estados les solicitaron que transfirieran determinados datos personales que estaban prohibidos por las leyes de su jurisdicción de origen.

1.6 La IATA también señala que existen avances tecnológicos, como las credenciales de viaje digitales, que ofrecen importantes beneficios en términos de seguridad, facilitación y capacidad de las personas para controlar qué datos comparten. Sin embargo, la adopción de dichas tecnologías está condicionada a las leyes de protección de datos de las distintas jurisdicciones.

1.7 Las herramientas de facilitación que se basan en el uso de datos personales pueden simplificar y mejorar la seguridad y la eficiencia en la circulación de personas y mercancías. Por ello, la base jurídica para su uso debe estar bien fundamentada. Sin embargo, las cuestiones relacionadas con la protección de datos y la interacción por vía aérea van más allá de los conceptos de facilitación. Por este motivo, la IATA considera que la situación es tal que existe una necesidad urgente de que la OACI realice una revisión holística de la interacción entre el transporte aéreo internacional y las leyes nacionales de protección de datos y privacidad a través de un grupo multidisciplinario dedicado. Esto ayudará a evitar problemas futuros y garantizar que ningún Estado se quede atrás.

2. DISCUSIÓN

2.1 La IATA ha planteado las cuestiones descritas con anterioridad a la atención de los Estados miembros de la OACI durante los últimos tres años en varios foros, incluidos la 41ª asamblea y¹ el 13º panel de Facilitación².

2.2 Más recientemente, la IATA, en el documento de trabajo WP/6-33 presentado al 39.º Comité Jurídico de la OACI en abril de 2024, pidió a la OACI que incluyera la cuestión en el programa de trabajo del Comité Jurídico y que se estableciera un grupo multidisciplinario para estudiar las cuestiones, identificar posibles mitigaciones y elaborar una orientación de alto nivel específica para la aviación. Se prevé que el grupo esté integrado por expertos en privacidad y cuestiones jurídicas, especialistas en facilitación, organizaciones internacionales (en particular las que participan en iniciativas que promueven una mayor interoperabilidad y coherencia entre las leyes nacionales de protección de datos) y otros.

2.3 La IATA también publicó un escrito⁴ en respuesta a las solicitudes de los Estados asistentes al Seminario mundial sobre protección de datos y transporte aéreo internacional celebrado en cooperación con la OACI en septiembre de 2023.

2.4 La mayoría de los Estados intervinientes, incluidos varios de América Latina, se manifestaron en apoyo de la propuesta durante la LC/39, como se refleja en el Proyecto de Informe⁵ del Comité Jurídico.

2.5 Los resultados del Comité Jurídico fueron aprobados por el Consejo en su 233ª sesión a principios de noviembre de 2024. La OACI aún debe constituir el grupo multidisciplinario, pero es esencial que cuente con representación de todas las regiones, incluida América Latina.⁶

1 Véase https://www.icao.int/Meetings/a41/Documents/WP/wp_073_en.pdf

2 Véase https://www.icao.int/Meetings/FALP/Documents/FALP13-2024/FALP13_WP32.pdf

3 Véase https://www.icao.int/Meetings/LC39/Documents/LC39-WP%206-3%20INTERNATIONAL%20CARRIAGE%20BY%20AIR%20AND%20DATA%20PROTECTION%20LAWS_final.pdf

4 Consulte <https://www.iata.org/contentassets/da67b41b565c4bd88d5944b136cc8d15/data-protection-white-paper.pdf>

5 Véase https://www.icao.int/Meetings/LC39/Documents/LC%2039_Item%206_E.pdf

6 Véase. <https://www.icao.int/about-icao/Council/Council%20Documentation/233/C-DEC/06/C.233.DEC.06.SP.pdf>

3. **CONCLUSIÓN**

1.8 Se invita a la Conferencia a:

- a) Tome nota de la información proporcionada en este documento
- b) Proponer candidatos calificados para participar en el grupo multidisciplinario del Comité Jurídico de la OACI sobre protección de datos y transporte aéreo internacional cuando la OACI solicite nominaciones.

—FIN—