



ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 14: Programas de facilitación

FOMENTO DE LA INNOVACIÓN EN LA FACILITACIÓN
MEDIANTE UNA POLÍTICA NORMATIVA EFICAZ

[Nota presentada por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)]

RESUMEN

El elevado índice de crecimiento de la aviación exige contar con sistemas y procesos que puedan enfrentar los retos del mañana en cuanto a la facilitación de pasajeros, equipaje y carga. La industria ya está aplicando varias iniciativas que pueden abordar aspectos de capacidad, reducir colas y multitudes y optimizar el uso de recursos. Esto se logra mediante la adopción de tecnologías de automatización y avanzadas, la definición de un vocabulario común para facilitar el intercambio de datos y la aplicación de soluciones digitales como la tecnología de reconocimiento biométrico. En ese contexto, el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) emprendieron en 2017 una iniciativa conjunta conocida como NEXTT – Nuevas experiencias en viajes y tecnología – para examinar el futuro de los viajes por vía aérea.

Hay muchos sectores donde existen importantes oportunidades dentro del control de las autoridades nacionales para fomentar la innovación. Estas comprenden habilitar un despacho más rápido de la mayoría de los pasajeros, promover la adopción del procesamiento automático y electrónico en los procedimientos de control aduanero y fronterizo y la simplificación de los puntos de inspección durante todo el viaje del pasajero. No obstante, se necesita un liderazgo visionario de parte de la OACI en cuanto a la facilitación y la innovación para crear y apoyar asociaciones entre Estados y la industria.

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

- pidan al Consejo que reúna más estrechamente sus actividades de seguridad fronteriza y seguridad de la aviación mediante al traslado de los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 (Facilitación) al Anexo 17 (Seguridad), asegurando así que se aborda en forma holística la gama completa de amenazas de seguridad en los aeropuertos; e
- inste al Consejo a que desarrolle más el Anexo 9 para concentrarse en aspectos relativos a la accesibilidad, sistemas simplificados y automáticos de despacho de pasajeros y soluciones interoperables de gestión de la identidad.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	La presente nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico — Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Repercusiones financieras:</i>	
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — Facilitación

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por el ACI.

1. RETOS QUE AFECTAN A LOS AEROPUERTOS

1.1 El futuro del transporte aéreo parece ser brillante. Los pronósticos de tráfico aeroportuario mundial (WATF) de ACI prevén que el tráfico de pasajeros se duplicará para 2034 sobre la base de una tasa de crecimiento prevista de 4,3% anual. A largo plazo, también se prevé que el tráfico crezca en un 4,1%, anual para alcanzar los 20 900 millones de pasajeros para 2040. El considerable aumento de la población y los rápidos incrementos en los ingresos de los mercados emergentes son los principales motores económicos que impulsan la demanda de transporte aéreo.

1.2 Muchos aeropuertos están enfrentando congestión sin tener alguna manera de aumentar su capacidad. El tamaño tiene mucha importancia en los negocios aeroportuarios. Los aeropuertos son empresas que utilizan muchos activos y que exigen grandes inversiones mínimas solo para atender un único aterrizaje. El rápido crecimiento del tráfico aéreo genera considerables beneficios pero también presenta muchos retos para los aeropuertos. Los directivos aeroportuarios enfrentan presiones para gestionar el rendimiento y el crecimiento, sin añadir constantemente infraestructura y costos, procurando al mismo tiempo lograr la sostenibilidad ambiental y una seguridad sólida.

1.3 A medida que los aeropuertos se han transformado en empresas por derecho propio, se han estado concentrando cada vez más en el usuario final, el viajero, y han colocado la excelencia de la experiencia de éste entre las principales prioridades de sus planes estratégicos. Los aeropuertos también desempeñan una función cada vez mayor en los procesos e interacciones que el pasajero experimenta durante su recorrido en el aeropuerto. Los pasajeros exigen más servicios adaptados sobre la base de sus necesidades específicas, requisitos y apetencias y los aeropuertos están adaptando su infraestructura, aplicando tecnologías e introduciendo tipos de procesos que mejor se adapten a las preferencias o demandas de sus clientes.

1.4 Mientras tanto, las amenazas para la seguridad de la aviación y la integridad fronteriza han venido cambiando en la última década. Los aeropuertos deben explorar continuamente formas de asegurar la integridad de sus operaciones frente a un entorno de amenazas nuevas y emergentes. Mientras que las dependencias de control de inmigración de entrada tienen carácter normalizado, los controles de salida varían enormemente de Estado en Estado. Muchos aeropuertos desean potenciar el uso de credenciales digitales de los viajeros y otras soluciones que puedan contribuir a abordar la gama de amenazas que transitan por su infraestructura.

2. PROGRAMAS DE INNOVACIÓN DE LA INDUSTRIA

2.1 La industria ya está ocupando una posición de vanguardia en muchas áreas que pueden ayudar a abordar problemas de capacidad, eliminar colas y multitudes y optimizar el uso de los recursos. Algunos ejemplos comprenden la adopción de tecnologías de automatización y de avanzada, la definición de un vocabulario común para facilitar el intercambio de datos y la aplicación de soluciones digitales como la tecnología de reconocimiento biométrico. ACI y la IATA han emprendido en 2017 una iniciativa conjunta conocida como NEXTT – Nuevas experiencias en viajes y tecnología – para examinar el futuro de los viajes aéreos, creando así una visión común que abarca todos los proyectos y conceptos individuales.

2.2 NEXTT constituye una visión más que un proyecto y no dará origen a la introducción de un producto único para el público viajero. No obstante, es una iniciativa que permite a la industria enfrentar las formas en que funciona actualmente y crear un nuevo marco para satisfacer las demandas del mañana.

3. MEDIDAS PARA FOMENTAR LA INNOVACIÓN CON LAS AUTORIDADES NACIONALES

3.1 Muchos de los elementos de la facilitación, como el despacho eficiente y las estrategias eficaces para abordar la congestión en los aeropuertos, resultan críticos para el futuro crecimiento de la industria. Además, hay varios sectores en los que ya existen oportunidades considerables dentro del control de las autoridades nacionales para fomentar la innovación, a saber:

- a) Permitir un despacho más rápido de la mayoría de los pasajeros en vez de aplicar segregación de diferentes grupos, aplicando un enfoque de los **controles fronterizos automáticos**, inclusivo y basado en el riesgo. Con mucha frecuencia, se considera que solo los ciudadanos nacionales deben ser objeto del procesamiento automático, ocupando con ello espacio valioso en la sala de aduanas y reduciendo las ventajas del control fronterizo automático.
- b) Promover la adopción del **despacho automático y electrónico** para todos los pasajeros en los procedimientos de control aduanero y fronterizo, mediante enfoques innovadores de financiación, acuerdo sobre responsabilidades y facilitación de enmiendas de los reglamentos.
- c) **Simplificar los puntos de inspección** todo a lo largo del recorrido del pasajero, para eliminar redundancias y atascaderos. Los puntos de embotellamiento actuales comprenden la reiterada inspección manual de los documentos de viaje por múltiples partes (tarjetas de embarque, pasaportes, autorizaciones electrónicas de viaje) y en algunos casos la repetida inspección de equipaje con fines de control aduanero y de seguridad.
- d) **Aplicación de tecnologías emergentes e innovaciones** como el despacho biométrico de entrada y salida, las declaraciones de aduana electrónicas y móviles y las tarjetas de embarque móviles. Actualmente se están llevando a cabo ensayos e iniciativas mundiales entre los sectores privado y público que contribuyen a la visión de una experiencia flexible continua y eficiente para el pasajero.
- e) **Fomento de una mayor compartición de datos** y una clara asignación de responsabilidades entre todos los interesados en el ecosistema aeroportuario, incluyendo entre órganos como los servicios aduaneros y de inmigración, los órganos policiales y de seguridad, los aeropuertos y las compañías aéreas, a efectos de eliminar la duplicación de esfuerzos y aumentar la eficacia.

3.2 Además, resultaría beneficioso para todos los interesados si se permitiera a los Estados establecer asociaciones entre agencias gubernamentales, aeropuertos y partes interesadas de la industria a efectos de convenir en iniciativas de interés mutuo e introducirlas en forma conjunta. El marco de dichas asociaciones debería aclarar la financiación de estas iniciativas conjuntas. Su objetivo debería ser el mejoramiento de la seguridad nacional logrando, al mismo tiempo, una utilización más eficaz del espacio aeroportuario, los recursos gubernamentales y el tiempo de los pasajeros en los aeropuertos.

3.3 Para la mayoría de los viajeros internacionales actuales, los pasaportes y las tarjetas de identidad constituyen la única forma fiable de establecer identidades; estos son expedidos por el gobierno y son propiedad de éste, siendo inspeccionados en múltiples puntos a lo largo del trayecto del pasajero. La mayoría de los ensayos y conceptos que se están introduciendo en algunas partes del recorrido, como el despacho/depósito de equipaje y el embarque, solo se aplican a la salida y no constituyen una verdadera

solución de extremo a extremo. Se requieren más esfuerzos para fortalecer la colaboración entre la industria y las autoridades nacionales a este respecto y explorar las oportunidades para ofrecer soluciones verdaderas de extremo a extremo. El desarrollo de prácticas innovadoras que abarquen a los pilotos, las inversiones y la reducción de exigencias normativas contribuirá sin duda a establecer procesos de control fronterizo más eficaces y facilitar una mejor experiencia del pasajero manteniendo, al mismo tiempo, los más elevados niveles de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

4. FUNCIÓN DE LA OACI PARA FOMENTAR LA INNOVACIÓN

Acercamiento más estrecho de las actividades de seguridad fronteriza y de seguridad de la aviación

4.1 Se requiere un liderazgo visionario de la OACI en los sectores de facilitación e innovación para crear y fomentar asociaciones dentro de la industria. Podría avanzarse más en la materia eliminando la compartición entre la seguridad de la aviación (abarcada en el Anexo 17) y la seguridad fronteriza (abarcada en el Anexo 9). En verdad, es importante que las autoridades nacionales compartan información y datos de inteligencia sobre una gama de amenazas. Los recursos, esfuerzos y equipo no deberían aplicarse en forma redundante para abordar necesidades similares.

4.2 La OACI debería considerar un acercamiento más estrecho entre sus actividades de seguridad fronteriza y seguridad de la aviación. Esto podría abarcar el traslado de los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 al Anexo 17 asegurando que se aborda en forma global y holística la gama completa de amenazas de seguridad que ocurren en los aeropuertos. Por ejemplo, medidas como la compartición de información de inteligencia y sobre amenazas, el establecimiento de programas de análisis de comportamientos, la impartición de instrucción de concientización y el establecimiento de una sólida cultura de la seguridad pueden beneficiar tanto a la aviación como a la seguridad fronteriza. Se obtendría una mayor sinergia mediante la aplicación de medidas de seguridad basadas en el riesgo al despacho físico y de identidad de los pasajeros de salida, así como en el uso eficaz de los locales aeroportuarios donde ya existen problemas de infraestructura. Un grupo de trabajo conjunto de la OACI sobre seguridad de la aviación y seguridad fronteriza, que podría estar integrado por técnicos de los grupos de expertos sobre facilitación y sobre seguridad de la aviación, podría continuar estudiando estos nuevos conceptos.

Reactivación del Anexo 9 (Facilitación) para concentrarse en aspectos cruciales del despacho de pasajeros

4.3 El traslado de los elementos de seguridad fronteriza del Anexo 9 al Anexo 17 no haría que el primero fuera menos pertinente, debido a que el nivel de crecimiento de la aviación y los cambios demográficos sociales subrayan retos críticos que deberían ampliarse dentro del Anexo 9. Esto comprende la necesidad de introducir normas y métodos recomendados globales y coherentes con respecto a la accesibilidad, los sistemas simplificados y automáticos de despacho de pasajeros y el desarrollo de soluciones interoperables de gestión de la identidad con carácter mundial. La industria está dispuesta a trabajar junto a los Estados en la elaboración de una hoja de ruta ambiciosa con miras al futuro para la facilitación y la innovación de la aviación dentro del marco de la OACI.