



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 5 del orden del día: Modernización de las instalaciones aeroportuarias y de los sistemas de suministro de servicios

RENOVACIÓN DE INSTALACIONES Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS PARA LAS NUEVAS AERONAVES DE GRANDES DIMENSIONES

(Nota presentada por la República de Corea)

RESUMEN

Se prevé que la introducción de nuevas aeronaves de grandes dimensiones cause numerosos problemas relacionados con las instalaciones y servicios aeroportuarios y la facilitación para los pasajeros. Como se indica en la nota FAL/12-WP/31, presentada por la Secretaría de la OACI, deben renovarse las instalaciones y servicios aeroportuarios, la facilitación y la seguridad para tener debidamente en cuenta las nuevas aeronaves de grandes dimensiones.

Deben actualizarse las instalaciones y servicios aeroportuarios y la facilitación para los pasajeros a fin de estar preparados cuando las nuevas aeronaves de grandes dimensiones entren en servicio comercial. Los Estados contratantes deben compartir la información actual sobre la mejora de las instalaciones y servicios aeroportuarios y los procedimientos de facilitación en este sentido.

La medida propuesta a la Reunión departamental figura en el párrafo 4.1.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los explotadores de líneas aéreas están avanzando hacia la introducción de nuevas aeronaves de grandes dimensiones para uso comercial. Al mes de febrero de 2003 ya se habían pedido 125 aeronaves A380 en el mundo entero. Korean Air, la línea aérea nacional de Corea, también pidió cinco aeronaves A380 para añadir a su flota en el año 2007. El primer uso comercial de la aeronave A380 está previsto para el año 2006.

1.2 Como se indica en la nota FAL/12-WP/31, presentada por la Secretaría de la OACI, se considera que el inicio de operaciones comerciales de la aeronave A380 causará problemas.

2. ANÁLISIS

2.1 Los Estados contratantes deben reconocer que las nuevas aeronaves de grandes dimensiones pueden causar problemas en el procedimiento de facilitación, tales como demoras en el despacho de inmigración o aduanas. Deberían también considerar la posibilidad de intensificar las medidas de seguridad reforzando la instrucción para el personal de seguridad y mejorando y modernizando el equipo de seguridad del aeropuerto.

2.1.1 Con miras a reducir al mínimo la inspección de seguridad, pero manteniendo al mismo tiempo su función esencial para evitar ataques de terrorismo o inmigración ilegal, la República de Corea está simplificando el despacho de pasajeros y la manipulación del equipaje empleando un mayor número de funcionarios, instalando un sistema automático de inmigración, suprimiendo la tarjeta de embarque/desembarque para los nacionales coreanos, estableciendo zonas de presentación protegidas reservadas únicamente para los pasajeros y aplicando la presentación por Internet, teléfono o facsímile.

2.2 La República de Corea inauguró el Aeropuerto internacional de Incheon en marzo de 2001 para estar plenamente preparada para la mayor demanda de servicios aéreos y normas elevadas para comodidad de los pasajeros. Está también preparándose para las nuevas aeronaves de grandes dimensiones mediante nuevas instalaciones y servicios aeroportuarios y sistemas de despacho de pasajeros. El Gobierno de Corea, el explotador del aeropuerto y los transportistas nacionales comparten su compromiso respecto a esta cuestión para estar plenamente preparados en cada esfera de los servicios aéreos al introducirse las nuevas aeronaves de grandes dimensiones.

2.2.1 El Aeropuerto internacional de Incheon, principal aeropuerto coreano de entrada/salida, satisface las normas correspondientes a las aeronaves de clase F, establecidas por la OACI en lo que atañe a la longitud y resistencia de las pistas, la capacidad de extinción de incendios, etc. De conformidad con el proyecto de circular de asesoramiento sobre nuevas aeronaves de grandes dimensiones, se necesitan renovaciones menores en la anchura de las calles de rodaje y las pasarelas de embarque en el aeropuerto. Sin embargo, al finalizar en el año 2001 la segunda fase del proyecto de construcción, la mayoría de las instalaciones y servicios aeroportuarios satisfarán plenamente las normas más elevadas.

2.2.2 La tercera pista está en construcción (hasta el año 2008) y su diseño comprende los requisitos correspondientes a las aeronaves de clase F. Aun antes de concluir la construcción de la segunda fase, tan pronto como la OACI establezca las normas pormenorizadas para la operación de las nuevas aeronaves de grandes dimensiones, entrará en vigor el procedimiento aeronáutico especial que corresponderá a dichas normas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Se prevé que se necesitará un plazo considerable para que los aeropuertos de origen, de destino o de alternativa satisfagan las normas provisionales de la OACI para las aeronaves de código F. Por consiguiente, los Estados contratantes deben compartir la información actual sobre la mejora de instalaciones y servicios aeroportuarios y el procedimiento de facilitación.

4. MEDIDA PROPUESTA A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

4.1 Se invita a la Reunión departamental a tomar nota del presente informe.