



DUODÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

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

INFORME DEL COMITÉ 1 SOBRE LA CUESTIÓN 2.5 DEL ORDEN DEL DÍA

El informe sobre la cuestión 2.5 del orden del día que se adjunta se somete a la aprobación de la Plenaria.

Cuestión 2 del orden del día: Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo
2.5: Implantación de la seguridad de la aviación

2.5.1 En el marco de esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio: WP/43 (Secretaría), WP/36 (Pakistán), WP/79 (India), WP/41 (IATA), WP/55 (IFALPA) y WP/86 (ACI).

2.5.2 En la nota WP/43, la Secretaría daba ejemplos de los ámbitos que podrían perfeccionarse para crear un proceso de inspección de los pasajeros y de su equipaje de mano más eficiente y menos oneroso, y de ese modo mejorar la circulación de los pasajeros y la experiencia de los mismos en los aeropuertos. Se mencionaba el suministro de personal debidamente capacitado, la instalación de equipo de seguridad suficiente, la disponibilidad del espacio suficiente, la correcta gestión de colas, la atención a los pasajeros problemáticos y la introducción de canales de seguridad separados para pasajeros de edad avanzada, pasajeros con incapacidades y familias con niños.

2.5.3 Al deliberar acerca de esta nota de estudio, algunas delegaciones manifestaron inquietud con respecto a la solicitud a los Estados, contenida en el párrafo 3.1, en el sentido de implantar inspecciones de seguridad de dos niveles para los pasajeros, y la aplicación de inspecciones de bajo nivel y de alto nivel en los aeropuertos. La Secretaría señaló que, habida cuenta de que se trataba de parte de una recomendación que fue acordada por el Consejo, las inquietudes manifestadas por estas delegaciones se harían llegar al Grupo de expertos AVSEC para que las examine.

2.5.4 Algunas delegaciones consideraban que era preciso realizar auditorías de facilitación en los aeropuertos, y que las medidas de facilitación deberían incluirse en los Programas de auditoría de la seguridad operacional y de la seguridad de la aviación, de la OACI.

2.5.5 Después de algunas deliberaciones, la Reunión departamental tomó nota de la siguiente recomendación del Consejo de la OACI:

Se alienta a que los Estados consideren medidas apropiadas para **reducir el número de pasajeros que forman fila dentro del edificio de la terminal**, puesto que constituyen un blanco potencial para los perpetradores. Debería estudiarse la **implantación de la biometría** para los controles de inmigración, **inspecciones al azar e inspecciones de seguridad de dos niveles para los pasajeros**, con miras a reducir la carga que representan los controles de seguridad sistemáticos y de baja calidad que se aplican a todos los pasajeros, mejorando al mismo tiempo la calidad y eficacia de las inspecciones de seguridad de alto nivel, que se aplicarían sólo a los pasajeros seleccionados.

2.5.6 En la nota WP/55 IFALPA examinaba las medidas adoptadas por la OACI, comprendida la elaboración de legislación modelo, para ocuparse de los pasajeros insubordinados. IFALPA consideraba que una combinación de medidas jurídicas y preventivas, que abarcaran los ámbitos jurídicos, de seguridad y de facilitación, era necesaria para implantar una estrategia efectiva y consecuente sobre el asunto a nivel internacional. En la nota se proponía que se añadieran dos nuevas disposiciones en el Anexo 9, y que se adoptara una recomendación de tipo B.

2.5.7 Hubo amplio apoyo a las recomendaciones contenidas en la nota de estudio. Algunas delegaciones pusieron de relieve la importancia de instruir al personal por lo que respecta a su manera

de relacionarse con los pasajeros. La Reunión departamental estuvo de acuerdo en que ciertos aspectos de este asunto habrían de incluirse en el Manual de facilitación previsto.

2.5.8 Después de algunos debates, la Reunión departamental acordó adoptar las siguientes recomendaciones:

Recomendación núm. A/—

Añádanse al Capítulo 6 los nuevos métodos recomendados siguientes:

6.--- Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían adoptar las medidas necesarias para que los pasajeros tengan más conciencia de las consecuencias del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que es inaceptable.*

6.--- Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían exigir que se proporcione capacitación en la observación, anticipación y tratamiento del comportamiento de pasajeros coléricos o insubordinados, el reconocimiento de situaciones que puedan agravarse, el control de crisis y cuestiones conexas al personal de tierra en los aeropuertos que en sus puestos de trabajo están en contacto con los pasajeros.*

Recomendación núm. B/—

Se recomienda:

Los Estados contratantes deberían mantener una política de tolerancia nula con respecto al comportamiento de pasajeros insubordinados, promulgando la legislación correspondiente y haciéndola cumplir, teniendo en cuenta el modelo de legislación interna elaborado por la OACI.

2.5.9 La Reunión departamental examinó la nota WP/36, en la que el Pakistán sugería que los Estados, para reducir la congestión en los puntos de control de salida, a la vez que implantan la seguridad de la aviación, traten aspectos como la orientación para los pasajeros sobre procedimientos de seguridad, la utilización de equipo moderno, corriente de tráfico continuo, transporte seguro del equipaje, configuración del edificio terminal y tratamiento de los pasajeros insubordinados.

2.5.10 Algunos Estados expresaron preocupación respecto a la sugerencia de que las líneas aéreas fueran responsables de enjuiciar a los pasajeros insubordinados. La Reunión departamental apoyó la nota, y acordó que se debería transmitir al Grupo de expertos AVSEC, y a una reunión conjunta FAL/Grupo de expertos AVSEC, para su consideración.

2.5.11 En la nota WP/79, la India analizaba la implantación de las normas de la seguridad de la aviación en los aeropuertos con la finalidad de reducir la congestión en los puntos de control de salida y en interés del mejoramiento de la seguridad mediante la simplificación de las corrientes de tráfico.

2.5.12 Durante el examen de esta nota, se expresaron inquietudes respecto a algunos elementos de la nota, en particular los relativos al transporte de mercancías peligrosas y a la sugerencia de que se permitiera a los pasajeros transportar solamente una bolsa de mano. La Reunión

departamental dio su apoyo a la nota y acordó que se debería transmitir al Grupo de expertos AVSEC, a una reunión conjunta FAL/Grupo de expertos AVSEC, para su consideración.

2.5.13 En la nota WP/41, la IATA presentó sugerencias sobre la manera en que los Estados podrían aplicar la recomendación de la OACI sobre la inspección del equipaje facturado en un 100%, para optimizar la inspección de seguridad de los pasajeros y su equipaje teniendo en cuenta las limitaciones que existen para dichas operaciones. Aunque algunas delegaciones no estaban de acuerdo con algunos elementos de la nota, la Reunión departamental acordó que los Estados deberían considerarla útil en relación con sus sistemas de inspección del equipaje facturado en un 100%.

2.5.14 La Reunión departamental examinó la nota WP/86, presentada por el ACI en la que se manifiesta que los controles de facilitación y seguridad deberían ser elementos complementarios para garantizar una corriente constante de pasajeros por los controles aeroportuarios, para evitar el riesgo de que el transporte aéreo internacional se vea gravemente impedido, o no sea capaz de funcionar a un nivel que satisfaga su necesidad de rentabilidad.

2.5.15 Muchas delegaciones expresaron que no estaban de acuerdo con la sugerencia del ACI de que los gobiernos deberían aceptar la carga de costos adicionales por nuevas medidas, para evitar seguir gravando con costos a la industria del transporte aéreo. Sin embargo, la Reunión departamental acordó que los gobiernos deberían estar conscientes de las cargas a la industria al establecer nuevas medidas.

2.5.16 De este modo, la Reunión departamental estuvo en condiciones de acordar que las medidas de seguridad deberían armonizarse a nivel internacional y elaborarse de manera que se reduzcan al mínimo los efectos negativos sobre la facilitación, utilizando tecnologías adecuadas para garantizar que los viajes internacionales sean más seguros y fáciles para los pasajeros.

2.5.17 Para el estudio de la cuestión 2.5 del orden del día se tuvieron a disposición, para información, las siguientes notas: IP/4, presentada por las Filipinas; la nota IP/14, presentada por Indonesia; la nota IP/20, presentada por Arabia Saudita y la nota IP/38, presentada por Francia.