



DUODÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

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

**INFORME DEL COMITÉ 1
SOBRE LA CUESTIÓN 5 DEL ORDEN DEL DÍA**

El informe sobre la cuestión 5 del orden del día que se adjunta se somete a la aprobación de la Plenaria.

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

5.1: Revisión del Capítulo 6 del Anexo 9

5.2: Programas de facilitación nacionales, regionales y aeroportuarios

5.1 En el marco de estas cuestiones del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio: WP/7, 17 y 31 (Secretaría), WP/73 (República de Corea), WP/54 (IATA), WP/90 (ITF), WP/64 (Estados Unidos), WP/65 (Estados Unidos), WP/46 (IAOPA), WP/57 (IAOPA) y WP/84 (ACI).

5.2 La IATA hizo una presentación sobre la aeronave Airbus A-380 y se presentaron las siguientes notas de información: IP/12, por la Secretaría, sobre los desafíos y las perspectivas de actualizar el Capítulo 6 del Anexo 9; IP/17, por la República de Corea, sobre la construcción y explotación del aeropuerto internacional Incheon; IP/33, por Egipto, sobre la ampliación y actualización de los aeropuertos egipcios; IP/10, por la Secretaría, sobre la colaboración de la OACI con otras organizaciones en proyectos de facilitación; IP/3 por Tanzania, sobre su iniciativa regional para la facilitación del transporte aéreo; IP/21, por la India, sobre la aplicación del programa de facilitación en la India; IP/25, por Francia, titulada “*Tous au service du client!*” *Historique et synthèse de la démarche de qualité globale des aéroports*’

5.3 En la nota de estudio WP/31, la Secretaría describía los desafíos en materia de seguridad de la aviación y facilitación que se preveían en relación con la introducción del Airbus A-380 y de nuevas aeronaves de grandes dimensiones, comprendidas las repercusiones en relación con las zonas de presentación, la inspección de los pasajeros y del equipaje, el aumento del riesgo para los pasajeros por lo que respecta a ataques terroristas, la creciente necesidad de contar con zonas de seguridad restringidas, los desafíos cada vez mayores en cuanto al embarque y desembarque de gran número de pasajeros, el aumento de la inspección de seguridad previa al vuelo y la amenaza que representan los sistemas portátiles de defensa antiaérea.

5.3.1 Después de breves deliberaciones, la Reunión departamental dio su apoyo a la nota de estudio y recomendó que los desafíos planteados por la entrada en servicio de las nuevas aeronaves de grandes dimensiones se tuviera en cuenta al elaborar o modificar las normas y métodos recomendados contenidos en los Anexos 9, 14 y 17.

5.4 La Reunión departamental examinó y tomó nota del documento WP/73 relativo a la renovación de las instalaciones y servicios aeroportuarios y la disponibilidad de las comunicaciones para servicios a las nuevas aeronaves de grandes dimensiones, presentada por la República de Corea, y también de la nota WP/54 sobre la introducción de la aeronave Airbus 380, que fue presentada por la IATA.

5.5 Por lo que respecta a la nota WP/90 relativa a la explotación del Airbus 380, presentada por la ITF, la Reunión departamental convino en que el asunto de los desafíos planteados por los servicios de emergencia a raíz de la entrada en servicio de tales aeronaves debía remitirse al Consejo de la OACI solicitando que dicho órgano remita el asunto al examen de la Comisión de Aeronavegación que podría determinar la responsabilidad de la OACI en este sentido, si la hubiere.

5.6 En la nota WP/64, los Estados Unidos hicieron una presentación sobre la necesidad de actualizar las capacidades y los procedimientos para los trámites de salida de los pasajeros, la tripulación y, en particular, del equipaje facturado, mediante la utilización cada vez mayor de los sistemas de etiqueta de equipaje de identificación por radiofrecuencias (RFID). En la nota de estudio se alentaba a los Estados a hacer la transición hacia dicha utilización y a tratar de conseguir asistencia regional o internacional por lo que respecta a cualquier problema relacionado con este cambio.

5.6.1 Las recomendaciones propuestas en la nota de estudio no recibieron el apoyo de la Reunión departamental, debido a que la responsabilidad de la selección, expedición y utilización de etiquetas de equipaje corresponde a las líneas aéreas y debido a los costos relacionados con la implantación de la nueva tecnología. No obstante, la Reunión departamental tomó nota de las etiquetas de equipaje RFID como herramienta de identificación y seguimiento importante para el futuro, en relación con el equipaje facturado, tanto normal como especial.

5.7 La Reunión departamental examinó y tomó nota del documento WP/65, presentado asimismo por los Estados Unidos, sobre problemas relacionados con la configuración del aeropuerto para el transporte de superficie y consideraciones de seguridad cuando se planifica una nueva construcción o una renovación importante del aeropuerto. La Reunión departamental recomendó que la información presentada se incluyera en las secciones pertinentes de los correspondientes textos de orientación de la OACI.

5.8 La Reunión departamental examinó la nota WP/46, sobre los medios de las operaciones de servicio de aeronaves en los puestos de estacionamiento de los aeropuertos, presentado por el AIOPA, y acordó la siguiente recomendación:

Recomendación A/—

Enmiéndese el apartado c) del Método recomendado 6.15 de la manera siguiente:

6.15 Método recomendado.— *Debería tomarse medidas adecuadas para asegurar el estacionamiento conveniente y el servicio rápido de todos los tipos y categorías de aeronaves — servicios regulares y no regulares y de la aviación general — a fin de acelerar el despacho y las operaciones que han de realizarse en las plataformas, y reducir así el tiempo que las aeronaves están inmovilizadas en tierra. Conviene especialmente:*

...

- c) que se dote a los puestos de estacionamiento de los medios necesarios para la ejecución rápida, conveniente y segura de todas las operaciones de servicios de aeronaves, inclusive equipo de amarre seguro;*

...

5.9 A continuación la Reunión departamental examinó la nota WP/47, presentada también por el IAOPA, sobre el acceso a las aeronaves estacionadas por parte de sus tripulaciones o un agente acreditado. En la nota se recomienda una enmienda al del Método recomendado 6.15, el apartado h). Después de algunos debates, la Reunión departamental acordó que aunque apoyaba la propuesta, se debería enviar la nota al Grupo de expertos sobre facilitación para un examen más a fondo.

5.10 La Reunión departamental tomó nota de la contribución del ACI, que figura en la nota WP/84, a la labor que actualmente realiza la OACI sobre la revisión del Capítulo 6 del Anexo 9 y el apoyo de esa Organización expuesto en la nota IP/2 a la propuesta de la OACI para la creación de un grupo de expertos con el fin de seguir elaborando el Capítulo.

5.11 En la nota WP/17, la Secretaría describía los asuntos de reglamentación relacionados con el cambio de propiedad y gestión en el suministro de servicios de aeropuerto, de los gobiernos a la esfera privada. La Reunión departamental tomó nota del contenido del documento e hizo la siguiente recomendación para una nueva norma del Anexo 9:

Recomendación A/—

Adóptese una nueva norma, como sigue:

6.-- Los Estados contratantes garantizarán que las disposiciones del Anexo 9 sigan aplicándose en el caso de aeropuertos privatizados.

5.12 La Reunión departamental examinó la nota WP/7, presentada por la Secretaría, sobre un texto de orientación relativo a la organización de programas de facilitación aeroportuarios y programas de facilitación nacionales. En la nota se propone la adopción de dos nuevos Apéndices que sustituyan a los actuales Apéndices 11 y 12 del Anexo 9.

5.12.1 Después de algunos debates, en los que se acordaron algunos cambios menores al nuevo Apéndice 11 propuesto, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

Recomendación A/—

Sustitúyanse los Apéndices 11 y 12 del Anexo 9 existentes por el siguiente:

“APÉNDICE 11

MODELO DE PROGRAMA DE FACILITACIÓN (FAL) DE AEROPUERTO

1. FINALIDAD DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

1.1 La finalidad que persigue un programa FAL de aeropuerto es lograr los objetivos comprendidos en el Anexo 9 a nivel operacional, para facilitar el cumplimiento de las formalidades de despacho fronterizo en el aeropuerto con respecto a la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga.

2. ALCANCE DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

2.1 El programa FAL de aeropuerto abarca todas las disposiciones del Anexo 9 relativas a los procedimientos de despacho fronterizo en el aeropuerto, así como la planificación y administración de estos procedimientos. En la tabla siguiente figura una lista representativa de las tareas que han de realizarse y de la(s) norma(s) o método(s) recomendado(s) (SARPS) aplicables a cada cual.

Tarea del Programa FAL de aeropuerto	SARPS del Anexo 9 (11ª Edición)
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto en cuestión.	Norma 6.1
Examinar regularmente la actuación de todas las partes respecto al cumplimiento del objetivo de despachar en menos de 45 minutos a los pasajeros que llegan y en 60 minutos a los pasajeros que salen. Utilizar los estudios sobre tiempo y análisis de colas de espera para determinar dónde se deben hacer ajustes.	Métodos recomendados 3.28 y 3.31
Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeros.	Normas 3.37 y 6.26; y Método recomendado 3.33
Hacer los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.	Norma 6.3
Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.	Métodos recomendados 6.9 y 6.12.1
Examinar la dotación de personal en los puestos de inspección – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.	Método recomendado 6.3.1
Proporcionar información en nombre de los explotadores de las líneas aéreas residentes y las agencias de inspección para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.2 y 6.7
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Norma 6.28
Señalar a la atención de las autoridades competentes todo problema de servicios relacionado con el cambio de moneda. Recomendar la instalación de cajeros automáticos en la zona de llegadas.	Normas 6.63, 6.64 y 6.65
Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas a fin de cumplir con los objetivos de los cuatro programas.	Norma 8.19
¡No olvidar la carga! Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los envíos de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga/descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.	Norma 4.25; Métodos recomendados 4.28 y 4.29 y 6.38 a 6.50 inclusive
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Normas 4.15 y 4.4
Servicio al cliente: Examinar regularmente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.	Métodos recomendados 4.28 y 4.29
Examinar al personal del organismo de inspección del área de despacho de la carga —turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc.— y hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.	Norma 6.60.1

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 El medio recomendado para ejecutar el programa de facilitación a nivel operacional es el Comité de facilitación de aeropuerto. Aunque el Comité FAL nacional debería alentar la creación de estos comités y mantenerse informado de sus problemas y adelantos, el órgano nacional no es el que los supervisa necesariamente. Su principal preocupación es la solución de problemas cotidianos y la aplicación del Anexo 9.

3.2 Se recomienda que el director de aeropuerto esté a cargo de la presidencia del Comité y convoque reuniones regularmente. El Comité debería estar integrado por oficiales superiores a cargo de sus respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, p. ej., aduanas, inmigración, cuarentena, etc., así como los jefes de escala de las líneas aéreas con operaciones internacionales en el aeropuerto en cuestión. La participación de todas las partes es necesaria para lograr el éxito del programa FAL de aeropuerto.”

“APÉNDICE 12

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL FAL

1. FINALIDAD DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

1.1 La finalidad del Programa nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de Chicago de que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y sus pasajeros, tripulación y carga.

2. ALCANCE DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

2.1 Los artículos aplicables del Convenio de Chicago y las tareas que supone la aplicación de cada uno se presentan en la tabla siguiente. Las actividades destinadas a cumplir estas y otras tareas afines en un Estado constituyen el Programa nacional FAL.¹

¹ Un grupo de Estados pequeños con necesidades y objetivos similares podría decidir establecer un programa subregional FAL con miras a lograr economías de escala.

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
Artículo 10 — <i>Aterrizaje en aeropuertos aduaneros</i> ... toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera.	– Establecer aeropuertos aduaneros y abrir nuevos en la medida necesaria. – Elaborar procedimientos en virtud de los cuales los explotadores de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos aduaneros. – Hacer los arreglos necesarios para los servicios de inspección fronteriza en los aeropuertos aduaneros.
Artículo 13 — <i>Disposiciones sobre entrada y despacho</i> Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.	– Prestar apoyo a los organismos de control fronterizo interesados para establecer y mantener sistemas de inspección eficaces en los aeropuertos, y apoyar las actividades destinadas a simplificar sus respectivos procedimientos. – Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando. – Coordinar los preparativos necesarios para facilitar el despacho de un gran número de visitantes internacionales relacionados con acontecimientos especiales, p. ej., competiciones internacionales de atletismo.
Artículo 14 — <i>Prevención contra la propagación de enfermedades</i> Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. ...	– Establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria, las políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea, por ejemplo, la desinsectación de aeronaves, la desinfección, programas de cuarentena relacionados con la sanidad pública y medidas de inspección que se deban aplicar en el caso de una emergencia sanitaria.
Artículo 22 — <i>Simplificación de formalidades</i> Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.	– Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los reglamentos nacionales que pongan en práctica las leyes del Estado relativas a aduanas, inmigración y cuarentena correspondientes a los movimientos internacionales por vía aérea.

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
Artículo 23 — <i>Formalidades de aduana y de inmigración</i> Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio ...	– Establecer y enmendar, según corresponda, los procedimientos de aduanas e inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9. – Dar apoyo y fomentar la emisión nacional de pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las especificaciones de la OACI que figuran en el Doc 9303 — <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i>.
Artículo 37 — <i>Adopción de normas y procedimientos internacionales</i> Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. ... j) formalidades de aduana e inmigración ...	– Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI. – Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de asegurar que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9.
Artículo 38 — <i>Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales</i> Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. ...	– Examinar periódicamente que todos los organismos pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre los métodos nacionales y las normas pertinentes.

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 La responsabilidad fundamental del Programa nacional FAL incumbe a la Administración de Aviación Civil (CAA) o al Ministerio de Transportes. Sin embargo, el éxito del programa depende de la participación activa de otros ministerios u organismos tales como:

Aduanas
Relaciones Exteriores

Inmigración
Autoridades emisoras
de pasaportes/visados

Agricultura/Medio ambiente	Sanidad pública
Seguridad y control de estupefacientes	Autoridades emisoras de tarjetas de identificación
Turismo	

3.2 Además, es esencial que participen las autoridades aeroportuarias (sector público o privado) y las líneas aéreas internacionales residentes o sus organizaciones representativas.

3.3 Otras entidades que podrían desempeñar una función asesora incluyen los organismos gubernamentales o no gubernamentales que promueven el turismo y el comercio internacionales.

3.4 El medio recomendado para ejecutar el Programa nacional FAL es el **Comité nacional FAL**, que está compuesto por los jefes de los organismos gubernamentales que participan y los funcionarios ejecutivos de las organizaciones nacionales que representan a las líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias. El presidente debería ser un alto funcionario administrativo de la CAA o de una autoridad competente. A fin de sostener una relación estrecha entre el Comité nacional FAL y el Comité nacional de seguridad de la aviación, los miembros pertinentes del Comité nacional de seguridad de la aviación también podrán ser miembros del Comité nacional FAL y viceversa.

3.5 Para los fines de llevar a cabo la labor del comité, los miembros podrán designar una o más personas de nivel administrativo medio en sus respectivas organizaciones para representarlos en reuniones a nivel del personal (grupos de trabajo). Estos funcionarios deberían tener la facultad necesaria para pronunciarse en nombre de sus respectivas organizaciones y para iniciar las medidas necesarias en apoyo de la labor del comité. El presidente debería designar a un funcionario de nivel administrativo medio en su departamento u organismo para presidir y convocar las reuniones a nivel de personal.

3.6 La decisión de convocar reuniones del Comité nacional FAL o de los representantes designados por los miembros, y la frecuencia y lugar de tales reuniones, se dejan a discreción del presidente. Los arreglos de trabajo para realizar las diversas tareas de implantación dependerían de la naturaleza de la tarea y del tema en cuestión.

4. ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL

4.1 Es conveniente que la autoridad del Programa nacional FAL y la composición del Comité nacional FAL se establezcan mediante una legislación, reglamentación o medida ejecutiva del Jefe de Estado, a fin de asegurar la participación de los diversos organismos y grupos de la industria interesados y garantizar la continuidad. El Director General de Aviación civil (DGAC) o una autoridad competente deberían iniciar el proceso para obtener dicho mandato con arreglo al sistema político nacional.”