



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de facilitación

PROPUESTAS PARA LA MEJORA CONTINUA DEL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES RELATIVAS A LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por el Senegal¹)

RESUMEN

En esta nota de estudio se subraya el papel y la importancia de la facilitación para la eficiencia y la sostenibilidad del transporte aéreo internacional y se destacan las actividades en curso y finalizadas para promover la implementación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 para todas las partes interesadas pertinentes.

Teniendo en cuenta la necesidad de crear las condiciones para una "movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo" en el contexto de un aumento exponencial previsto del tránsito aéreo, la nota presenta propuestas destinadas a favorecer las acciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y otras organizaciones internacionales y a permitir a los Estados y a las partes interesadas en el ámbito operacional definir objetivos estratégicos prioritarios que den lugar a una mejora significativa de la implementación efectiva y continua del Anexo 9 — *Facilitación*. Estas propuestas se refieren concretamente a la adopción de un plan mundial de facilitación similar al Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP), el desarrollo de un mecanismo voluntario de autoevaluación para la aplicación de los SARPS y la convocatoria periódica de una conferencia mundial de facilitación.

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

- a) reconocer la necesidad de mejorar continuamente la eficiencia de los movimientos transfronterizos de aeronaves, público pasajero, tripulaciones y carga, teniendo en cuenta las previsiones de tránsito aéreo mundial para los próximos años;
- b) solicitar a la OACI que coordine un estudio de factibilidad y, si se considera necesario, formule un plan mundial de facilitación similar al GANP, el GASP y el GASeP, identificando las áreas prioritarias mundiales y las medidas específicas que permitan la consecución de los objetivos establecidos;
- c) solicitar a la OACI que considere la posibilidad de elaborar un marco normalizado que permita a los Estados realizar un monitoreo continuo (autoevaluación) de la implementación efectiva de los SARPS del Anexo 9 de las partes interesadas en sus territorios. El marco podría incluir, entre otros, un protocolo para evaluar los niveles de implementación, una plataforma digital de notificación y orientación para su uso; y

¹ Versión en francés proporcionada por el Senegal.

d) reconocer la necesidad de promover y mantener un compromiso político de alto nivel y, con este fin, solicitar a la OACI que considere la posibilidad de organizar una conferencia internacional de facilitación periódicamente (al menos una conferencia cada tres años) que permita alcanzar sus objetivos teniendo en cuenta los recursos disponibles.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Presupuesto regular 2026-2028 y/o mediante contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	<i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación</i>

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La facilitación puede definirse como una combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a mejorar y optimizar los desplazamientos de aeronaves, tripulaciones, público pasajero, mercancías, equipajes, correo y provisiones de a bordo en los aeropuertos, a la vez que se mantiene la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y el cumplimiento de las reglamentaciones internacionales y nacionales pertinentes. Su objetivo es facilitar la navegación aérea y los desplazamientos transfronterizos y en los aeropuertos.

1.2 La facilitación ocupa un lugar destacado en el Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional (1944) y desempeña un papel decisivo en la eficiencia y la sostenibilidad del transporte aéreo internacional. Además, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) designó 2024 como el Año de la Facilitación, coincidiendo con el 75° aniversario del Anexo 9 — *Facilitación*.

1.3 En virtud de su mandato, la OACI ha elaborado normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 9 del Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional, así como diversos textos de orientación, que proporcionan a los Estados contratantes especificaciones armonizadas para facilitar la implementación eficiente de los SARPS por parte de dichos Estados. Gracias a la labor del Grupo Experto en Facilitación y otros grupos de trabajo, la OACI mantiene los SARPS actualizados. También se han elaborado varios módulos de instrucción para el desarrollo de competencias por parte del personal involucrado en la implementación del Anexo 9, promoviendo la implementación efectiva por parte de todas las partes interesadas pertinentes. A fin de sensibilizar a los líderes de alto nivel acerca de la necesidad de mejorar la eficiencia de los desplazamientos transfronterizos de aviones, público pasajero, tripulaciones y mercancías, la OACI organizó una conferencia internacional que incluyó una serie de sesiones ministeriales y en la que se elaboró una Declaración sobre la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional (*Declaración de Doha*).

2. ANÁLISIS

2.1 La aplicación efectiva de los SARPS del Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, público pasajero/miembros de la tripulación y su equipaje, carga y correo, y para hacer frente a las dificultades que plantean los procesos de control fronterizo y aeroportuario, a la vez que se mantiene la eficiencia de las operaciones de transporte aéreo.

2.2 Cabe señalar que una de las conclusiones de los diversos informes analíticos sobre los programas de auditoría universal es que el nivel de implementación de los SARPS pertinentes del Anexo 9 varía de un Estado a otro y de una región a otra.

2.3 Las previsiones del tráfico aéreo mundial apuntan a un crecimiento de más del 170% en 2050 en comparación con los niveles de 2019, lo que equivale al transporte de más de 12 000 millones de personas. Es probable que este crecimiento exponencial tenga una repercusión negativa importante en la eficiencia del transporte aéreo internacional si la capacidad de las infraestructuras aeroportuarias no se desarrolla al mismo ritmo, o si no se mejoran los procedimientos de facilitación para cumplir los requisitos de un despacho más rápido de aeronaves, público pasajero, tripulaciones y carga.

2.4 Por lo tanto, se ha convertido en una prioridad urgente identificar estrategias para sensibilizar a todos los Estados contratantes y a todas las partes interesadas sobre la necesidad de hacer de la facilitación del transporte aéreo una prioridad y comprometerse a realizar esfuerzos continuos para mejorar constantemente la implementación efectiva de todos los SARPS reconocidos como esenciales para la eficacia del transporte aéreo. Las iniciativas deben ser identificadas individualmente por cada Estado contratante y cada parte interesada pertinente, pero serán más eficaces si se armonizan y respaldan con medidas y mecanismos estratégicos desarrollados bajo los auspicios de la OACI. Para ello, podría encargarse a la OACI la toma de medidas necesarias, incluida la celebración de debates en los organismos pertinentes, la realización de un estudio de factibilidad sobre la adopción de un plan mundial de facilitación similar al Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP), el Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) y el Plan Global para la Seguridad de la Aviación (GASeP), y la organización de una conferencia mundial de facilitación de forma periódica, y al menos una vez cada tres años, a la luz del éxito de la conferencia organizada por la OACI en Doha, Qatar, en abril de 2025.

2.5 El GASeP, el GASP y el GANP han sido reconocidos como marcos útiles y pertinentes en diversos grados para muchos Estados miembros y organizaciones regionales para la identificación de prioridades y como instrumento para promover la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Se han utilizado para ayudar a redactar y ajustar los planes regionales y nacionales de seguridad operacional y seguridad de la aviación, como inspiración para las hojas de ruta regionales, y son útiles como instrumentos de promoción. El plan mundial de facilitación propuesto en esta nota podría desempeñar el mismo papel que estos planes en la facilitación del transporte aéreo. El plan debe alinearse estratégicamente con el objetivo estratégico de la OACI relativo a la facilitación. Deben incluirse medidas prioritarias y un mecanismo flexible de evaluación y monitoreo de manera que el plan no se convierta en una carga adicional e insostenible para la Secretaría de la OACI, al tiempo que se alcanzan los objetivos estratégicos previstos.

2.6 Más allá del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) y de la lista de verificación del cumplimiento (CC) asociada al Anexo 9, la formulación de un mecanismo voluntario para la autoevaluación de la implementación de los SARPS también podría contribuir a los esfuerzos de los Estados contratantes para vigilar la facilitación. De hecho, dicho mecanismo debería permitir a los Estados un monitoreo eficaz de la implementación de los SARPS del Anexo 9 por parte de las partes interesadas nacionales pertinentes y, por consiguiente, una mejora continua gracias a los dinámicos planes de medidas correctivas que deben establecer las partes interesadas (gobiernos y otras entidades pertinentes) de acuerdo con sus capacidades respectivas.

2.7 Dado el éxito y la repercusión de la conferencia mundial sobre facilitación organizada por la OACI en Doha (Qatar) en abril de 2025, la organización periódica de un evento similar, al menos una vez cada tres años, permitiría mantener un nivel de sensibilización constante entre los responsables de la toma de decisiones gubernamentales, reforzando así el compromiso político necesario para una implementación eficaz de los SARPS del Anexo 9.

A42-WP/319
EX/134

