



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

PASAJEROS, TRIPULACIÓN Y EQUIPAJE QUE SALEN

(Nota presentada por Estados Unidos)

1. ANTECEDENTES

1.1 En esta nota se presenta la situación actual de la facilitación en cuanto a las capacidades y procedimientos para tramitar pasajeros, tripulación y (en particular en esta nota) equipaje (especialmente equipaje facturado) que salen, y se aborda la necesidad de actualización al respecto.

1.2 Desde 1997, Estados Unidos ha trabajado con el Grupo de trabajo sobre radiofrecuencias (RFGW) de la IATA para desarrollar y promover el uso de los sistemas de etiqueta de equipaje de identificación por radiofrecuencias (RFID) en cumplimiento de la Resolución 740 de ACI/IATA que, entre otras cosas, pide incluir datos de tipo “placa de matrícula” en la etiqueta de equipaje.

1.3 Estados Unidos llevó a cabo muchos ensayos a escala nacional e internacional con las etiquetas de equipaje RFID y, de este modo, se evaluaron los distintos sistemas RFID. Los resultados de las pruebas identificaron claramente los mejoramientos que se obtuvieron al utilizar etiquetas de equipaje RFID en lugar de etiquetas de equipaje de código de barras, tanto en la manipulación normal del equipaje como en aquella de seguridad.

1.4 Recientemente, Estados Unidos ha desplegado sistemas RFID de frecuencias ultraaltas (UHF) para la identificación y seguimiento de equipaje especial para el cual se ha requerido un escudriñamiento de seguridad específico. Estos sistemas UHF han demostrado tener mucho éxito y esto ha hecho que se amplíe la planificación y la utilización de los sistemas de etiquetas de equipaje RFID UHF en Estados Unidos.

2. EVALUACIÓN DE LA RFID EN ESTADOS UNIDOS

2.1 En 1997, Estados Unidos inició una serie de ensayos con etiquetas de equipaje RFID operacionales a fin de identificar los sistemas que podrían utilizarse en la tramitación normal del equipaje y en aquella de seguridad. Con ulterioridad se evaluaron numerosas frecuencias operacionales y protocolos de interfaz por aire, y se documentó su rendimiento. En casi todos los casos (y en particular en el caso de los sistemas de etiquetas de equipaje RFID más maduros

sometidos a ensayo recientemente) se midió el rendimiento RFID con una precisión de lectura considerablemente por encima del 98%, en tanto que la precisión de lectura del sistema similar de etiquetas de equipaje de código de barras estuvo en general por debajo del 85%.

2.1.1 Los resultados globales de las pruebas RFID indicaron que los sistemas de etiquetas de equipaje RFID pasivas, es decir que no contienen una pila sino que se comunican con el dispositivo de lectura mediante energía (que se “refleja”), que funcionen ya sea en 13,56 MHz, 2,45 GHz, o el espectro industrial, científico y médico (ISM) UHF asignado, podrían utilizarse interfuncionalmente a escala internacional.

2.1.2 Las pruebas y evaluaciones que se han realizado en Estados Unidos específicamente para determinar el rendimiento óptimo en el marco de su reglamento ISM y el deseo de utilizar el sistema de etiquetas de equipaje desechables de costo más bajo, han hecho que los esfuerzos se centren concretamente en la aplicación de sistemas de etiquetas de equipaje RFID UHF. Esto se debe a diversos factores entre los cuales cabe mencionar el reglamento ISM favorable que existe para las UHF pasivas (908-928 MHz) en Estados Unidos.

2.2 Estados Unidos reconoce que es posible utilizar a escala internacional los sistemas de etiquetas de equipaje RFID UHF, a pesar de las diferencias obvias en el reglamento ISM para el espectro UHF en las distintas regiones geográficas del mundo. Al respecto, Estados Unidos prevé realizar dos ensayos de interfuncionamiento internacional para demostrar la viabilidad de los sistemas de etiquetas de equipaje RFID UHF.

3. MEDIDAS A ESCALA INTERNACIONAL CON RESPECTO A LA NORMALIZACIÓN DE LA RFID

3.1 La normalización internacional para la utilización de los sistemas RFID ha correspondido tradicionalmente a la Organización Internacional de Normalización (ISO).

3.1.1 Más recientemente, además de la ISO, el Centro de Autoidentificación (Auto-ID Center) del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT) ha desarrollado sistemas que se ajustan a las especificaciones de la RFID. En noviembre de 2003, parte del Auto-ID Center de MIT fue adquirido por Uniform Code Council (UCC) para iniciar la elaboración de normas de los resultados sobre RFID del Auto-ID Center. El resultado ha sido la formación de una operación conjunta del UCC y la Organización de numeración europea de artículos (EAN International), que se conoce como EPCglobal. EPCglobal es una organización de normalización neutral, basada en el consenso y sin fines de lucro.

3.1.2 En Estados Unidos, muchos organismos gubernamentales, al igual que una parte significativa del comercio minorista y la industria de suministros, han respaldado las iniciativas de EPCglobal.

3.1.3 La EPCglobal establece todos los detalles tanto de los requisitos de rendimiento del sistema RFID (incluyendo interfaz por aire, estructura de datos, requisitos de transmisión y seguridad de los datos) como de los requisitos de identificador exclusivo.

3.1.4 Las iniciativas de EPCglobal, conjuntamente con las de ISO, abarcan el espectro completo de requisitos necesarios para que las etiquetas de equipaje RFID puedan utilizarse en las operaciones de la aviación civil internacional.

3.2 La situación actual de la tecnología RFID, basándose en las pruebas realizadas en numerosos aeropuertos y líneas aéreas en todo el mundo, demuestra un grado de madurez que concuerda con la planificación de su introducción generalizada en la comunidad de la aviación.

3.2.1 Actualmente, el RFWG de la IATA ha suspendido sus reuniones, dejando en manos de las líneas aéreas, aeropuertos o Estados miembros la tarea de determinar su propio nivel de introducción RFID. En este momento, el problema más grande es la selección de frecuencias óptimas para el interfuncionamiento a escala internacional. No obstante, esta preocupación por el interfuncionamiento disminuye si el uso de etiquetas de equipaje RFID se limita a la clasificación de equipaje en el punto de origen desde el momento de la presentación hasta la salida de la aeronave. En el caso de esta aplicación, las ventajas de la utilización de un sistema de etiquetas de equipaje RFID adecuadamente diseñado en lugar de un sistema de etiquetas de equipaje de código de barras, pueden obtenerse independientemente de la frecuencia RFID específica. Con este enfoque se anularía cualquier ventaja relativa a la facilitación con RFID del equipaje de transferencia internacional.

4. MEDIDAS ADOPTADAS POR ESTADOS UNIDOS DESPUÉS DE LA DECISIÓN DEL RFWG DE LA IATA

4.1 Estados Unidos, reconociendo el aumento en la seguridad que ofrecen las etiquetas de equipaje RFID y la mejora global en la manipulación normal del equipaje que permite esta tecnología, prevé considerar exclusivamente la implantación de sistemas de etiquetas de equipaje RFID UHF que se ajusten al EPCglobal, al realizar inspecciones de equipaje con sistemas de seguridad en línea.

4.2 Estados Unidos seguirá trabajando con los sistemas de etiquetas de equipaje RFID UHF para la identificación y seguimiento de equipaje especial, reconociendo que es posible utilizar estos mismos sistemas de etiquetas de equipaje como apoyo en la manipulación normal de equipaje en las líneas aéreas y los aeropuertos. En diversos aeropuertos de Estados Unidos ya se utilizan sistemas de etiquetas de equipaje RFID UHF para la identificación y seguimiento especial de equipaje que exigen inspección de seguridad específica obligatoria.

4.3 Además de esto, Estados Unidos ha adoptado iniciativas en otros foros internacionales. Entre ellas, una de las más importantes es el Memorando de acuerdo (MOU) concertado con algunos aeropuertos internacionales que no están en Estados Unidos con el objeto de promover la utilización y la normalización más generalizadas de los sistemas de etiquetas de equipaje RFID para su aplicación en la manipulación de equipaje de todos los tipos. Otras iniciativas incluyen simposios y conferencias de carácter técnico y operacional.

5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

5.1 Se invita a la reunión departamental a:

- a) tomar nota de las etiquetas de equipaje RFID como herramienta de identificación y seguimiento importante tanto para el equipaje facturado normal como especial;
- b) alentar a los Estados contratantes a proceder activamente con la transición progresiva de las etiquetas de equipaje de código de barras a las etiquetas de equipaje RFID; y
- c) instar a los Estados a pedir asistencia regional o internacional con respecto a los problemas o inquietudes de carácter tecnológico u operacional relacionados con la transición de etiquetas de equipaje de código de barras a etiquetas de equipaje RFID.