



## REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

### Duodécima reunión

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

**Cuestión 2 del orden del día:** Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo  
**2.4:** Información anticipada sobre los pasajeros (API).

### CORRELACIÓN ENTRE EL MANIFIESTO DE PASAJEROS Y LA INFORMACIÓN ANTICIPADA SOBRE LOS PASAJEROS (API)

(Nota presentada por la India)

#### RESUMEN

En esta nota se describe la evolución del concepto de información anticipada sobre los pasajeros (API) (que finalmente se incorporó en el párrafo 3.34 del Anexo 9) desde la 10ª Reunión departamental de facilitación. Asimismo, se considera la posibilidad que esta información sustituya al manifiesto de pasajeros prescrito en el párrafo 2.12 del Anexo 9 (undécima edición).

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 3.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la 10ª Reunión departamental de facilitación de 1988, algunos delegados mencionaron por primera vez el concepto de información anticipada sobre los pasajeros (API). En la 11ª Reunión departamental de 1995 se consideró a fondo el concepto, cuando se reconoció que, con los adelantos en el campo de la transmisión de datos electrónicos, la API podría servir a algunas administraciones nacionales en la gestión de riesgos para enfrentar la amenaza de contrabando de drogas y su seguridad nacional. Al mismo tiempo, la introducción de la API significaría una reducción en el tiempo de tramitación de las autoridades de inmigración y aduanas en el aeropuerto de destino. Sin embargo, se consideró que la API podía perjudicar a la facilitación si no se aplicaban las normas uniformes con respecto a la información que se incluiría en el mensaje API y las especificaciones técnicas de la misma. Finalmente, la Reunión departamental convino en incluir un nuevo método recomendado que figura en el párrafo 3.34 del Anexo 9.

1.2 Después de esto, durante un par de años, la API generó mucho interés y debates. El procedimiento se consideraba engorroso y se suponía que la inversión para desarrollar nueva tecnología al respecto sería considerable para los gobiernos y líneas aéreas participantes. Asimismo, en un principio se presumió que la API implicaría más bien la transmisión directa de información desde las autoridades de control del aeropuerto de salida a las autoridades pertinentes del aeropuerto

de destino y que esto no incluiría la participación de las líneas aéreas. La impresión general era que este concepto se adaptaba a las necesidades de algunos países en particular y no a un requisito de carácter general. En consecuencia, la API influyó como medida especial simplemente en el Capítulo 3 del Anexo 9 y el hecho de que fuera fundamentalmente similar al manifiesto de pasajeros ya existente no impresionó a nadie. Esta ha sido la situación hasta ahora y no se ha tratado de correlacionar la API con el manifiesto de pasajeros.

## 2. ANÁLISIS

2.1 En los decenios de los años 70 y 80, los encargados de la facilitación propugnaban una reducción creciente en los requisitos relativos a los documentos que debían presentarse para el despacho de aeronaves. Como parte de esta campaña, una de las recomendaciones principales de la reunión departamental celebrada a fines de los años 70 fue que los Estados contratantes debían eliminar el requisito de que las líneas aéreas presentaran el manifiesto de pasajeros, porque se consideraba un documento innecesario. Esta decisión se refleja hasta la fecha en la primera parte del párrafo 2.12 del Anexo 9.

2.2 Sin embargo, debido al cambio en el escenario de seguridad a escala mundial, en particular después de los sucesos del 11 de septiembre, se ha producido un cambio muy grande en la actitud respecto de la API, que en este momento es objeto de la aceptación creciente de las autoridades de control de los Estados y de las líneas aéreas. Algunos países ya han adoptado este sistema y muchos prevén hacerlo lo antes posible. De hecho, la IATA ha indicado que aceptaría una API y está colaborando activamente con la OMA y la OACI para establecer las especificaciones del mensaje. Ahora se sabe además que el procedimiento API supone la presentación de datos de los pasajeros por las líneas aéreas a las autoridades de control, y no la presentación de dicha información de una autoridad a otra; es decir, que la API sirve el mismo propósito que el manifiesto de pasajeros. Obviamente, no es necesario que el manifiesto de pasajeros y la información anticipada sobre los pasajeros coexistan, porque el principio subyacente de ambos es el mismo, es decir de información sobre los pasajeros por las líneas aéreas a las autoridades de control. En vista de esto, no sólo no es válida la recomendación de eliminar el manifiesto de pasajeros, sino que además es necesario reforzar el concepto de información anticipada sobre los pasajeros refundiendo los dos conceptos.

2.3 Cabría mencionar que, de conformidad con el párrafo 2.12 del Anexo 9, no es necesario presentar el Manifiesto de pasajeros anticipadamente, pero muchos países han pedido su presentación anticipada (con la mayor antelación posible al aterrizaje del vuelo) y las líneas aéreas han cumplido con esto cuando es posible. En otras palabras, en la práctica, el manifiesto de pasajeros ha funcionado como API, aunque la versión actual de la API es más perfeccionada. Dado que la presentación de información anticipada sobre los pasajeros por las líneas aéreas a las autoridades ya no es una práctica objetable, sería conveniente revisar el párrafo 2.12 del Anexo 9, en consecuencia. Asimismo cabría trasladar el párrafo 2.34 (sobre la API) — o su versión enmendada — del Capítulo 3 al Capítulo 2, ya sea en lugar del párrafo 2.12 (sobre el manifiesto de pasajeros) o junto a él, para que la API quede claramente definida como el manifiesto de pasajeros de la próxima generación.

2.4 Asimismo, se justificaría ahora elevar la disposición relativa a API de la categoría de método recomendado a la de norma, teniendo en cuenta el hecho de que tanto las autoridades de control como las líneas aéreas la han aceptado como una valiosa medida de facilitación. No obstante, la expresión “cuando corresponda” que figura al principio del párrafo 3.34 podría retener el carácter optativo de la disposición durante cierto tiempo hasta que se normalizaran los requisitos normativos conexos, por ejemplo, los detalles del mensaje y las especificaciones técnicas de la API.

2.5 Este análisis no estaría completo si no se incorpora el Apéndice 2. En el Apéndice 2 del Anexo 9 se prescriben los elementos de los datos sobre los pasajeros que deberían incluirse en el manifiesto de pasajeros. La incorporación en el Anexo 9 de un requisito similar con respecto al API parece inevitable para que el concepto sea completo y funcional. Se estima que la OMA, la IATA y la OACI han realizado suficiente trabajo al respecto y no debería ser difícil para esta reunión

departamental finalizar un apéndice para establecer los datos y las especificaciones de mensaje de la API. Tal como se menciona en el párrafo 2.3, este apéndice podría ir justo después del Apéndice 2 (relativo al manifiesto de pasajeros) como Apéndice 2A, con la intención de sustituir al Apéndice 2 en el futuro cuando la API se implante a escala universal y se anule el manifiesto de pasajeros.

2.6 Por último, cabría sugerir una fecha posible para la eliminación del requisito de presentar el manifiesto de pasajeros y para sustituirlo por la API. La fecha podría ser la misma que aquella establecida para la expedición de pasaportes de lectura mecánica, es decir, el 1 de abril de 2006.

### 3. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL**

3.1 Se invita a la reunión departamental a recomendar:

- a) la adopción de los proyectos de texto revisado de los párrafos 2.12 y 3.34 (que figuran en el adjunto);
- b) la transformación del método recomendado 3.34 en norma y el traslado del texto pertinente al Capítulo 2, como al párrafo 2.13; y
- c) la introducción de un nuevo Apéndice 2A, en el Anexo 9, con el contenido de los mensajes y las especificaciones de la API lo preparará la Secretaría en consulta con la OMA y la IATA.

— — — — —

## APÉNDICE

### **Proyecto de texto revisado del párrafo 2.2**

*Los Estados contratantes que requieren la presentación de un manifiesto de pasajeros adoptarán las medidas para sustituirlo por la información anticipada sobre los pasajeros, de conformidad con el párrafo 2.13, a más tardar el 1 de abril de 2006. Mientras se requiera la presentación del manifiesto de pasajeros, la información que se proporciona en el mismo se limitará a los elementos que figuran en el Apéndice 2. La presentación se aceptará ya sea en formato electrónico o impreso.*

### **Proyecto de texto revisado del párrafo 3.34 (que se volverá a numerar como 2.13)**

*Cuando corresponda, los Estados contratantes deberían introducir un sistema de información anticipada sobre los pasajeros que incluya la obtención de ciertos datos del pasaporte o del visado antes de la salida, la transmisión de los mismos por medios electrónicos a sus autoridades competentes, y el análisis de dichos datos para la gestión de riesgos antes de la llegada a fin de acelerar el despacho. Esto podrá realizarse en colaboración con las autoridades competentes de otros Estados o de las líneas aéreas. Para reducir al mínimo el tiempo de tramitación durante la presentación, deberían emplearse dispositivos de lectura de documentos para obtener la información contenida en los documentos de viaje de lectura mecánica. Al especificar la información que ha de transmitirse a sus autoridades competentes, los Estados limitarán los requisitos a los elementos indicados en el Apéndice 2A y el mensaje se transmitirá según las especificaciones de dicho Apéndice.*