



FAL/12-WP/118  
22/4/04

## **DUODÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)**

**El Cairo, 22 de marzo - 1 de abril de 2004**

### **INFORME**

## Lugar de celebración y fechas de la reunión

1. La 12ª Reunión departamental de facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional se celebró en El Cairo (República Árabe de Egipto), del 22 de marzo al 1 de abril de 2004, por invitación del Gobierno de Egipto. La ceremonia inaugural de bienvenida se celebró en el auditorio Cheops del Cairo International Conference Center y en ella pronunciaron sendos discursos Su Excelencia el General Ahmed Shafique, Ministro de aviación civil de Egipto, el Dr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI y el Excelentísimo Dr. Atef Obeid, Primer Ministro de Egipto (los discursos de apertura figuran en el **Apéndice 1**).

## Mesa

2. El Vicemariscal M. El Bagoury (Egipto) fue elegido presidente de la 12ª Reunión departamental; la Sra. M. Munyagi (Tanzanía) fue elegida primera vicepresidenta; y el Sr. M. Awan (Pakistán) fue elegido segundo vicepresidente.

3. La reunión creó dos comités, cuyos presidentes fueron:

Comité 1: Sr. T. Li (China)  
Comité 2: Sr. A. Auer (Suiza)

y cuyos vicepresidentes fueron:

Comité 1: Sr. A. Aziz Alangari (Arabia Saudita)  
Comité 2: Sr. G. Hanna (Australia)

## Secretaría

4. La dirección general de la secretaría de la Reunión departamental estuvo a cargo de la Sra. Mary McMunn, Jefa de la Sección de facilitación de la OACI, que actuó también como secretaria de la reunión. Los secretarios de los Comités fueron:

Comité 1: Dr. R.I.R. Abeyratne, Coordinador interino de programas de transporte aéreo,  
Dirección de transporte aéreo (ATB)

Comité 2: Sr. J. Thaker, Especialista, Sección de facilitación, ATB

5. La Sra. H. Biernacki, especialista en seguridad de la aviación, ATB, el Sr. M.E.B. Zarroug, especialista regional, Transporte aéreo, El Cairo y la Sra. M. Boulous, Economista, Sección de política económica, ATB, actuaron como secretarios adjuntos.

6. Los servicios administrativos estuvieron bajo la supervisión del Sr. M. Blanch, Jefe de la Sección de servicios a las conferencias y oficinas; el Sr. J. Daoust, Jefe de los servicios de imprenta; el Sr. Y. Beliaev, Subdirector de idiomas y publicaciones, traductor/revisor al ruso; Sr. P. Butler, traductor/revisor; la Sra. R. Ezrati, Jefa de la Sección de interpretación; la Sra. D. Rahmani, coordinadora de control de documentos y traducción a distancia; la Sra. L. Dery-Crawford, coordinadora de automatización de oficinas; la Sra. D. Provencher, coordinadora de automatización de oficinas; la Sra. R. Zagoritis, supervisora de inscripción; el Sr. N. Amaya, supervisor de distribución y el Sr. A. Trad, oficial administrativo de la Oficina regional MID.

7. Además de lo anterior, prestaron servicios de secretariado las Sras. J. Nounou, S. Joseph, N. Souto y W. Kiley-Valiquet, y las Srtas. K. Denman y H. Manentis.

### **Orden del día y reglamento interno**

8. El orden del día, presentado por el Comité de Transporte aéreo, fue adoptado sin comentarios, a saber:

1. Novedades desde la 11ª Reunión departamental
2. Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo
  - 2.1 Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)
  - 2.2 Biometría
  - 2.3 Documentación de identidad de la tripulación
  - 2.4 Información anticipada sobre los pasajeros (API)
  - 2.5 Implantación de la seguridad de la aviación
3. Aplicación de disposiciones modernizadas de facilitación y seguridad para las operaciones de servicios de carga aérea
  - 3.1 Facilitación del despacho de la carga
  - 3.2 Seguridad
4. Control del fraude relacionado con los documentos de viaje y de la migración ilegal
5. 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
6. Reglamentos sanitarios internacionales (RSI)
7. Otros asuntos de facilitación
  - 7.1 Asistencia a las víctimas de accidentes

9. El orden del día anotado (FAL/12-WP/1) se reproduce en el **Apéndice 2**. El tema para la reunión fue: “*Gestión de los retos de seguridad para facilitar las operaciones del transporte aéreo*”.

10. Para llevar a cabo su labor, la reunión se atuvo a lo dispuesto en el *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo* (Doc 8683-AT/721) y en *Reuniones de la OACI-Organización del trabajo. Instrucciones del Consejo* (Doc 7986-C/915).

### **Asistencia**

11. Asistieron a la Reunión departamental 474 representantes de 87 Estados contratantes de la OACI, así como 19 de delegaciones observadoras.

12. Estuvieron representados en la reunión los siguientes Estados contratantes de la OACI:

---

Alemania	Hungría	Portugal
Arabia Saudita	India	Qatar
Argelia	Indonesia	Reino Unido
Argentina	Irán, República Islámica del	República Árabe Siria
Australia	Iraq	República Centrafricana
Austria	Irlanda	República Checa
Bahrein	Islandia	República de Corea
Bélgica	Italia	República Democrática del Congo
Brasil	Jamahiriya Árabe Libia	República de Moldova
Burundi	Japón	República Unida de Tanzania
Camerún	Kenya	Rumania
Canadá	Kuwait	Santa Lucía
Chile	Líbano	Singapur
China	Lituania	Sri Lanka
Côte d'Ivoire	Malasia	Sudáfrica
Cuba	Malawi	Suecia
Egipto	Marruecos	Suiza
Emiratos Árabes Unidos	Mauricio	Tailandia
España	México	Togo
Estados Unidos	Namibia	Tonga
Etiopía	Nigeria	Túnez
Federación de Rusia	Noruega	Turquía
Fiji	Nueva Zelanda	Ucrania
Filipinas	Omán	Uganda
Finlandia	Países Bajos, Reino de los	Uruguay
Francia	Pakistán	Uzbekistán
Gabón	Panamá	Venezuela
Ghana	Paraguay	Yemen
Grecia	Polonia	Zambia

13. Palestina asistió en calidad de Observador.

14. Asistieron en calidad de observadores las siguientes organizaciones:

ACI	– Consejo Internacional de Aeropuertos
ACNUR	– Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados
CAFAC	– Comisión Africana de Aviación Civil
CE	– Comunidad Europea
CEAC	– Comisión Europea de Aviación Civil
CLAC	– Comisión Latinoamericana de Aviación Civil
IAOPA	– Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves
IATA	– Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IBAC	– Consejo Internacional de Aviación de Negocios
IFALPA	– Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea
ITF	– Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte
OMA	– Organización Mundial de Aduanas
OMI	– Organización Marítima Internacional
OMS	– Organización Mundial de la Salud
OMT	– Organización Mundial del Turismo
SITA	– Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas

TIACA – Asociación Internacional de Carga Aérea

15. La lista de participantes figura en el **Apéndice 3**.

**Documentación**

16. La lista de notas de estudio examinadas por la Reunión departamental figura en el **Apéndice 4**.

-----

**APÉNDICE 1****DISCURSO DE SU EXCELENCIA, EL MINISTRO DE AVIACIÓN CIVIL DE EGIPTO,  
EN LA CEREMONIA DE APERTURA DE LA  
DUODÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN**

Doctor Atef Ebeid, Primer Ministro de Egipto  
Doctor Assad Kotaite, Presidente de la OACI  
Damas y caballeros, distinguidos Delegados:

Tengo el placer de darles una cálida bienvenida a Egipto, deseándoles una estadía agradable y una reunión exitosa. Deseo aprovechar esta oportunidad para dar la acogida al Dr. Assad Kotaite y para expresarle nuestro profundo reconocimiento por su eficaz y permanente contribución a la aviación civil internacional.

Consciente de la importancia de celebrar la 12ª Reunión departamental de facilitación en Egipto, la Autoridad de Aviación Civil de la República Árabe de Egipto ha realizado todo lo posible, durante más de un año de preparación y organización, para garantizar el éxito de esta importante reunión que se celebra en un momento crucial para el sector de transporte aéreo a escala mundial. En los últimos tres años, hemos sido testigos de consecuencias negativas considerables para las operaciones de transporte aéreo debido a los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, entre cuyas repercusiones más importantes está la introducción de medidas de seguridad más estrictas. La importancia de vuestra reunión y de las recomendaciones y conclusiones que formularán también se ven recalçadas por los nuevos desafíos en materia de seguridad y los sucesos que exigieron la adopción de las medidas pertinentes, así como por la adopción de nuevas estrategias para facilitar el transporte aéreo y asegurar la operación económica y esencial del transporte aéreo.

Los desafíos a los cuales se enfrenta la aviación civil egipcia, al igual que la aviación civil de todo el mundo, han servido de propulsor y de catalizador para iniciar un ambicioso plan nacional cuyo objeto es un desarrollo crucial y decisivo que abarca todos los sectores y todas las actividades. Confiamos en que tendrán el tiempo de conocer los diversos aspectos de nuestro plan.

Sinceramente, agradezco al Dr. Assad Kotaite y a su distinguido Consejo por elegir al Cairo para celebrar esta importante reunión, y les prometo que la capital de Egipto, que estuvo entre los fundadores de nuestra Organización Internacional que firmaron el Convenio hace sesenta años, constituirá un elemento eficaz y un apoyo constante para la OACI y un partidario enérgico de sus reglamentos.

Mi aprecio y gratitud para el Dr. Atef Obeid por aceptar que Egipto fuera el anfitrión de la Conferencia y por haberla convocado bajo sus auspicios.

Repito, es un honor darles la bienvenida a Egipto, y deseo el mayor éxito a la conferencia, confiando en que sus conclusiones contribuyan a lograr el crecimiento económico de la aviación civil en todo el mundo.

Les deseo una feliz estancia en Egipto, en medio de profundos y cálidos sentimientos del pueblo de Egipto.

Gracias.

\_\_\_\_\_

**DISCURSO DE APERTURA DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO  
DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI),  
DR. ASSAD KOTAITE, ANTE LA DUODÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL  
DE FACILITACIÓN (FAL/12)**

En nombre del Consejo y del Secretario General, me complace darles una cálida bienvenida a esta Duodécima Reunión departamental de facilitación y expresarle a Su Excelencia el Ministro de Aviación Civil de Egipto, Mariscal del aire Ahmed Mohamed Shafik, y a través de él al Gobierno de la República Árabe de Egipto, mi profundo reconocimiento y agradecimiento por patrocinar esta Reunión departamental de facilitación y, en particular, por su amable hospitalidad. Las excelentes instalaciones y servicios que han proporcionado contribuirán sin duda alguna y en gran medida al éxito de nuestras deliberaciones. Es verdaderamente un privilegio encontrarnos aquí en una de las ciudades más históricas y estimulantes del mundo.

Desde la última reunión departamental en 1995, el mundo de la aviación ha cambiado drásticamente. El transporte aéreo a escala mundial está recién saliendo del período más turbulento de su historia, originado por el efecto combinado de los trágicos sucesos del 11 de septiembre de 2001, una disminución aguda de la actividad económica mundial y, más recientemente, el brote del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en las regiones de Asia y el Pacífico, que trastornó el transporte aéreo en esa parte del mundo. La economía mundial está empezando a recuperarse. El comercio y la producción industrial están mejorando en las regiones más importantes y, específicamente en Asia y el Pacífico, han recobrado parte de su fuerza económica. El volumen de tráfico aéreo ha seguido creciendo a pesar de algunas regresiones temporales recientes y podemos prever un crecimiento anual de cerca del 4% en 2004 y un retorno gradual a los patrones de crecimiento tradicionales en 2005 y más adelante.

La recuperación sostenida del transporte aéreo depende de la marcha de la economía y de la ausencia de nuevos actos de interferencia ilícita en la aviación civil. En este segundo caso, reconocemos que los desafíos en materia de seguridad nacional se han vuelto extremadamente complejos. Además de las amenazas tradicionales de contrabando, fraude con documentos, inmigración ilegal y secuestro de aeronaves, debemos aprender a enfrentar las nuevas amenazas del terrorismo internacional, entre las que podemos nombrar el uso de aeronaves como armas de destrucción o el intento de derribar aeronaves con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS).

En numerosas ocasiones, he mencionado que el concepto de establecer un régimen universal de control de MANPADS, inspirado en aquel que implantamos con éxito para los explosivos plásticos en 1991, merece ser considerado. Asimismo, he recalcado que la OACI y las Naciones Unidas deberían colaborar estrechamente para establecer dicho régimen. En vista de que los Estados miembros están buscando con urgencia formas de hacer que sus fronteras sean más fuertes y la aviación civil más segura, es más importante que nunca llegar a un consenso para lograr armonización e interfuncionamiento a escala mundial. Aunque puede parecer atractivo a corto plazo, estimo que los Estados deberían resistir a la tentación de introducir unilateralmente nuevos requisitos de seguridad, sin reconocer plenamente su repercusión en los sistemas de los otros Estados. Una red de seguridad mundial eficaz sólo puede establecerse sobre una base mundial, eslabón por eslabón, asegurándose de que incluso el eslabón más débil sea lo suficientemente fuerte para reprimir el terrorismo.

Es aquí donde la Reunión departamental de facilitación puede desempeñar la función estratégica de unir a la comunidad de la aviación mundial en una identidad de propósitos. Como

participantes en la Reunión departamental, ustedes representan una amplia gama de disciplinas — criterios de la aviación civil, aduanas, inmigración, pasaportes, sanidad, salud pública, para nombrar algunas. Todos ustedes están interesados en las medidas de control o trabajan al respecto, y el objetivo de estos controles es la seguridad en alguna de sus formas; la seguridad de las fronteras de sus países; la seguridad de la corriente de ingresos; la seguridad de los edificios aeroportuarios y de sus aeronaves; y evidentemente, la seguridad de las personas y las mercancías cuyo transporte se realiza por vía aérea. Estos son aspectos esenciales de nuestra sociedad mundial. Al mismo tiempo, todos compartimos un objetivo común, entregar el producto del transporte aéreo de manera segura y oportuna. En consecuencia, estamos obligados a hacer todo lo posible para mejorar tanto la eficiencia como la eficacia de las medidas de control que diseñamos y aplicamos. Vuestra misión en los próximos días es preparar, acordar y recomendar normas relativas a dichas medidas y procedimientos, de manera que alcancemos un grado más elevado de interfuncionamiento a escala mundial.

Las recomendaciones que les corresponde formular son de dos tipos. Las recomendaciones de tipo A, para enmiendas de las normas y métodos recomendados del Anexo 9, serán tramitadas por la OACI de la manera acostumbrada para actualizar los anexos, de modo que formarán parte de la próxima edición del Anexo 9. Las recomendaciones del tipo B, para medidas que no sean enmiendas de anexos, se tramitarán más rápidamente para su adopción por el Consejo. El conjunto de recomendaciones de tipos A y B se transformará en la base de criterios de la OACI y de la dirección que tendrá el programa de facilitación en el próximo decenio.

Tienen frente a ustedes una tarea fascinante. En el entorno actual de controles de seguridad intensificados, es preciso adoptar nuevos enfoques con respecto al control de fronteras y la seguridad de la aviación para que los productos del transporte aéreo sigan siendo viables. No hay lugar a dudas de que el mundo se ha vuelto más peligroso, pero la congestión, las tramitaciones prolongadas, las largas líneas de espera, la confusión y el desorden son contraproducentes cuando se trata de lograr la seguridad óptima. El mundo busca en la OACI dirección y soluciones, y esta reunión ayudará a perfeccionar esa dirección y a especificar las soluciones.

Indudablemente, las deliberaciones se centrarán en la tecnología y en la Internet. Estas herramientas extraordinarias ya han cambiado de manera considerable la forma en que trabajamos en el campo de la facilitación. Para los Estados, ya no se trata de adoptar la tecnología de la información en sus operaciones de inspección, sino que de establecer la forma y la velocidad a la cual es posible integrarla. Los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM) de alta calidad, perfeccionados con identificación biométrica, se han vuelto esenciales para la seguridad, el antiterrorismo, y la facilitación a escala mundial.

La magnitud del desafío es abrumadora. En 2003, las líneas aéreas del mundo transportaron más de 1600 millones de pasajeros y aproximadamente 30 millones de toneladas de carga en sus servicios regulares. ¿Cómo podemos desarrollar un “sistema inteligente” para facilitar la circulación de tráfico en los aeropuertos, “control de seguridad inteligente”, e “inspección inteligente”, evitando al mismo tiempo procedimientos que algunas personas puedan encontrar degradantes? ¿Podemos encontrar un equilibrio apropiado entre la privacidad y la seguridad? ¿Cómo podemos compartir de la mejor manera los enfoques y la información sobre cada uno y entre todos? El hecho de que nos planteemos esas preguntas es un reflejo de la complejidad creciente y del alcance de la aviación civil. Ya no podemos confinar nuestro parecer a las estructuras y métodos de trabajo vigentes. Ha llegado el momento de forjar nuevas relaciones con los gobiernos, la industria, la academia, y otros representantes de la sociedad civil para que la seguridad y la protección de la aviación alcancen niveles incluso más altos.

Por 60 años, bajo el liderazgo de la OACI, los Estados miembros de la Organización y otros miembros de la comunidad mundial de la aviación han trabajado juntos diligentemente para crear un sistema de transporte aéreo mundial seguro y protegido y para garantizar que el



desplazamiento por las fronteras internacionales se realice de la manera más eficiente posible. Vuestra responsabilidad colectiva, en esta Reunión departamental, es continuar esta tarea y establecer nuevas normas y políticas previsoras que facilitarán la circulación de tráfico en los aeropuertos, limitarán o evitarán las interrupciones para los pasajeros y tratarán de manera eficaz cada una de las nuevas amenazas a la seguridad y protección de la aviación civil internacional.

-----

**DISCURSO DEL EXCELENTÍSIMO DR. ATEF EBEID,  
PRIMER MINISTRO DE EGIPTO,  
EN LA CEREMONIA DE APERTURA DE LA  
12ª REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN**

Distinguidos invitados,

Estimados hermanos y hermanas que asisten a esta amable reunión:

Les doy la bienvenida a Egipto, tierra de paz, estabilidad y seguridad.

Les doy la bienvenida en nombre del Gobierno y del pueblo de Egipto, fundador de la más antigua civilización, que conoció los primeros medios de transporte de masas, aseguró el paso de personas y mercancías por su territorio y facilitó el contacto durante miles de años.

Los recibimos y acogemos de la manera más cálida como amigos, apreciando su misión dedicada al progreso de la humanidad y a establecer puentes de entendimiento entre los pueblos. Los recibimos y acogemos bajo los auspicios de la OACI, una de las organizaciones que desde hace largo tiempo respalda las iniciativas para lograr una cooperación constructiva entre los organismos del sector del transporte aéreo.

En mi nombre y en nombre del Gobierno de Egipto, agradezco a la OACI y a todos ustedes por elegir Egipto como lugar de celebración de la reunión este año. Esta elección es una manifestación del aprecio que tienen por la función de Egipto, en el presente y en el futuro, con respecto a la promoción de nuestra empresa común y a la planificación necesaria para abordar los desafíos cada vez más considerables del futuro.

Entre esos desafíos, el primero y más importante es lograr la modernización permanente de los sistemas necesarios para combatir el terrorismo.

El terrorismo es el enemigo principal del sector de la aviación y todos sus elementos: aeronaves, sistemas de navegación aérea y aeropuertos. Es el enemigo más peligroso para el desarrollo económico y social, no sólo en los países en desarrollo sino también en el mundo desarrollado. El testimonio de esto es bastante claro: un incidente que ocurra en una parte del planeta afecta necesariamente a la demanda mundial de transporte aéreo, el turismo y los sistemas complementarios, por un largo período.

Todos sabemos que encarar este desafío no es una tarea fácil. En realidad, es preciso realizar un esfuerzo continuo para desarrollar tecnologías y herramientas de inspección, impartir capacitación constante a todas las tripulaciones de vuelo y al personal de los aeropuertos, mejorar la capacidad de observación y vigilancia, y trabajar como equipo.

Sin embargo, el hecho de abordar este desafío a escala mundial crea un nuevo reto: encontrar el mecanismo apropiado de cooperación entre las entidades a cargo de garantizar la protección y la seguridad de los pasajeros en vuelo y desde el punto de salida hasta aquel de llegada, es decir desde que toman la decisión de viajar por vía aérea hasta que llegan al lugar de estadía en el país de destino.

En este caso, la responsabilidad es compartida por organismos que funcionan en distintos lugares. Inevitablemente, se requiere que estén en contacto permanente. Considerando que la globalización ha llegado a ser el eslogan de la liberalización del comercio, cabe recalcar que es

entonces más necesario que nunca garantizar el funcionamiento seguro de la aviación a escala mundial.

El segundo desafío que todos enfrentamos se refiere al aumento en la inversión de capital en aeronaves. El costo de las aeronaves y de los repuestos conexos aumenta de manera irrefrenable y sin precedentes. Esto se ha producido como resultado inevitable de los adelantos tecnológicos sucesivos impuestos por el entorno de competencia que introduce nuevas técnicas para asegurar la seguridad y la comodidad de los pasajeros y para reducir el consumo de combustible. Este desafío exige mantener, por medio de su Organización, un diálogo continuo con los principales fabricantes de aeronaves e instituciones financieras, con la idea de lograr una fórmula que permita alcanzar un equilibrio entre la demanda creciente y el peso que la misma crea.

El tercer desafío, se refiere al hecho de que el sector de la aviación debe desempeñar una función crucial en el desarrollo de numerosas actividades que complementan o dependen de la aviación. El mundo ha sido testigo de creatividad e innovaciones considerables en materia de tipos, sistemas de gestión y métodos de mercadeo para tales actividades. Confiamos en su Organización para familiarizarnos con los nuevos adelantos en este campo y para obtener información sobre las instituciones que participan en la implantación y gestión de los mismos.

El cuarto desafío, impuesto por los adelantos en materia de seguridad y tecnología, se refiere a la capacidad de crear y capacitar los recursos humanos necesarios para absorber las innovaciones e interactuar al respecto, evaluar el propio desempeño y responsabilizarse de sus acciones para no cometer errores ni repetirlos.

Las instituciones de capacitación de personal suponen costos elevados y estos costos aumentan día a día. En consecuencia, necesitamos consultar con respecto a los métodos apropiados para formar sociedades que permitan establecer dichas instituciones, con el propósito de ofrecer servicios a muchos de los participantes que se comprometerían, a priori, a compartir costos.

Hermanos y hermanas que asisten a esta amable reunión,

Nosotros, en Egipto, reconocemos la importancia de encarar, con el resto del mundo, estos desafíos, con la convicción de que el sector del transporte aéreo representa uno de los más prometedores y efectivos cuando se trata de contribuir al desarrollo del país.

Nuestras metas son ambiciosas. Una de ellas dimana de la ubicación geográfica propicia de Egipto, cerca de Europa, su clima temperado, sus playas maravillosamente limpias y la cordialidad de su pueblo, que se aprecia en su hospitalidad natural y servicio impecable.

Esperamos hacer de Egipto la segunda residencia de los jubilados de nuestros asociados en Europa, de modo que puedan venir acá y disfrutar en nuestros centros turísticos durante largos períodos del año. Confiamos en nuestra capacidad de ofrecer servicios a precios razonables en relación con su ingreso y de acuerdo con normas que superan sus expectativas.

Otro de nuestros objetivos, no menos importante, es hacer que los aeropuertos de Egipto se transformen en aeropuertos focales para la redistribución de pasajeros y carga, el reabastecimiento de combustible y los servicios de aprovisionamiento.

Estamos planificando construir modernos centros especializados para carga, que se sumarán a algunos aeropuertos internacionales (El Cairo, Alejandría, Luxor, Aswan y otros).

---

Prevedemos crear una comunidad de ciencias aeronáuticas que incluya institutos, escuelas de capacitación y talleres, al igual que organizaciones de investigación. Esto se incorporará en el “centro inteligente”, que integrará diversas compañías de comunicaciones y de información.

Proyectamos ampliar nuestros aeropuertos principales, y de hecho lo estamos haciendo, para satisfacer el aumento actual y previsto en el tráfico de pasajeros y carga.

En todas las etapas de estos proyectos, necesitamos aprovechar la experiencia de aquellos que nos precedieron. Seguimos invirtiendo en estudios de factibilidad, que se centran principalmente en un diseño característico y una implantación eficaz, con gestión conjunta o gestión del exterior, para obtener el mejor rendimiento del capital invertido.

Hermanos y hermanas que asisten a esta amable reunión:

Les doy una vez más la bienvenida y confío en que aprovecharemos vuestras recomendaciones. Les deseamos que esta reunión sea muy exitosa y que tengan una agradable estadía.

Que Dios los bendiga. Gracias.

  

— — — — —



**Cuestión 1 del orden del día: Novedades desde la 11ª Reunión departamental****1:1 Introducción a la OACI y reseña del Programa de facilitación**

1:1.1 Tras una presentación por parte de la Secretaría sobre la estructura de la OACI, la relación del Programa FAL con respecto a otras secciones de la Dirección de transporte aéreo y el programa de trabajo de la Sección de facilitación, la Reunión departamental examinó la nota WP/19, presentada por la Secretaría, y tomó nota de la misma. En la nota se describe el trabajo del Grupo de expertos sobre facilitación desde su creación en 1996, tras la 11ª Reunión departamental de facilitación (FAL/11). En la nota se subraya la labor realizada por el grupo de expertos, que resultó principalmente en la adopción de las enmiendas 17 y 18 del Anexo 9.

1:1.2 La Reunión departamental tomó nota también de la labor realizada por el Grupo técnico asesor sobre documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) en los años siguientes a la FAL/11, que se presentó en la nota WP/20. La Secretaría describió los principales logros alcanzados por el TAG/MRTD, inclusive la armonización de las diversas partes del Doc 9303, la revisión del Doc 9303 para incorporar nuevas tecnologías en las especificaciones, en particular las relacionadas con la seguridad de los documentos, su labor en el empleo de tecnologías biométricas en los DVLM y tecnologías relacionadas con este asunto y la creación de un sitio web especializado para el Programa DVLM, en el que figuran, entre otras cosas, informes técnicos, que se pueden descargar, sobre el plan biométrico de la OACI.

1:1.3 En respuesta a una pregunta sobre la disponibilidad en diferentes idiomas de los informes mencionados, la Secretaría señaló que éstos mostraban la dirección en que el TAG/MRTD estaba investigando con respecto a las tecnologías que se deberían utilizar en especificaciones futuras, y que esos informes estaban sujetos a cambios frecuentes. Sin embargo, se aseguró a la Reunión departamental que, con sujeción a la disponibilidad de recursos, se pondrían a disposición versiones resumidas traducidas de los informes técnicos.

1:1.4 Al presentar la nota WP/9, la Secretaría indicó que la idea que había motivado los cuestionarios adjuntos era la de complementar la información de que disponía la OACI sobre la expedición, por parte de los Estados, de pasaportes de lectura mecánica y otros DVLM. La Reunión departamental instó a los Estados que participaban en la reunión a que completaran el cuestionario.

1:1.5 La Reunión departamental examinó la nota WP/21, presentada por la Secretaría, en la que se señalan las disposiciones del Anexo 9 que se relacionan más directamente con la seguridad del sistema de aviación civil y que están correlacionadas con las disposiciones indicadas del Anexo 17. Estas disposiciones tratan sobre los siguientes temas: seguridad y facilitación; cooperación entre la industria y el gobierno; control de aeronaves, equipaje, personas, personas en tránsito, personas que viajan sometidas a procedimientos administrativos, mercancías (carga aérea), envíos de carga aérea en tránsito; almacenamiento seguro para el equipaje; control de aduanas respecto de las personas; seguridad de vuelos que transportan personas sometidas a procedimientos administrativos; identificación de la tripulación; y despacho de equipo de seguridad. Otras disposiciones del Anexo 9 que contribuyen substancialmente a la seguridad de la aviación civil aunque no están correlacionadas directamente con las disposiciones del Anexo 17 corresponden a las categorías de gestión de la información y seguridad de documentos.

1:2 Por consiguiente, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación B/1—**

Se recomienda que los Estados contratantes, al establecer y ejecutar sus programas de seguridad de la aviación, y al evaluar la eficacia de los mismos, tengan en cuenta los objetivos pertinentes de las normas y métodos recomendados del Anexo 9.

1:3 La Reunión departamental examinó la nota WP/82 presentada por los Estados de la Comunidad del África Oriental (Kenya, Tanzania y Uganda) en que se subraya la necesidad urgente de un esfuerzo internacional concertado para hacer frente a la iniciativa de “avisos para los viajeros” ya que un número cada vez mayor de Estados emiten avisos y advertencias a los viajeros que tienen efectos negativos para los Estados receptores de turismo. En la nota se sugería que se adoptara una recomendación que incluya procedimientos para la adopción de avisos y advertencias a los viajeros, incorporando principios de cooperación internacional, actos de buena fe, exactitud, legitimidad y uniformidad, jurisdicción, finalidad o carácter específico, no discriminación y mecanismos de examen.

1:4 La reunión apoyó el establecimiento de un mecanismo no discriminatorio que controlaría los avisos a los viajeros. Además, se presentó una propuesta para elaborar criterios comunes que se incluirían como textos de orientación en el Manual de facilitación.

1:5 En la nota WP/24, la Organización Mundial del Turismo señaló varias preocupaciones constantes en relación con los avisos a los viajeros. La OMT está estudiando detalladamente la cuestión de los avisos a los viajeros, en vista de sus repercusiones críticas e importantes, particularmente en los países en desarrollo.

1:6 Al examinar la recomendación propuesta para adopción, algunas delegaciones expresaron preocupación respecto al requisito de consultar a los Estados señalados en los avisos a los viajeros, antes de emitir o modificar de manera significativa el aviso mientras que otras delegaciones consideraron que las consultas previas eran muy importantes. Con respecto a las fechas de expiración de los avisos a los viajeros, la reunión consideró que podría existir la necesidad de hacer una diferencia entre los avisos relacionados con la salud y los relacionados con la seguridad.

1:7 Si bien reconoce el derecho soberano de los Estados de proteger a sus ciudadanos, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación B/2 —**

Los Estados contratantes al emitir o modificar notablemente un aviso a los viajeros que previene contra los viajes a países o regiones específicas, deberían:

- a) si hay tiempo suficiente, informar a otros Estados, inclusive a los que emiten los avisos y a los nombrados en los avisos a los viajeros, con vistas a moderar los efectos del aviso y garantizar hasta donde sea posible la compatibilidad de los criterios para emitir el aviso y de la forma y el contenido del aviso;
- b) garantizar que el aviso a los viajeros es específico tanto en términos de geografía como de la naturaleza de la amenaza y que está expresado de manera que sea objetivo, claro y transparente; y
- c) poner una fecha de expiración en el aviso a los viajeros solamente en lo relativo a cuestiones relacionadas con la salud o garantizar que existe un

---

mecanismo para el examen continuo del aviso a los viajeros antes de esa fecha.

1:8 La reunión examinó la nota WP/25 presentada por la OMT en la que se subraya la importancia de que exista simbiosis entre la aviación y el turismo, en particular con la facilitación. La reunión aprobó el concepto de carácter común e interfuncionalidad amplia de las medidas de seguridad y facilitación entre la aviación y el turismo y la necesidad de ampliar la cooperación en cuestiones de seguridad y facilitación entre la aviación y el turismo.

1:9 La reunión tuvo también a su disposición la nota IP/30 presentada por los Estados Unidos sobre la introducción del Programa de tecnología indicadora de situación de visitantes e inmigrantes a Estados Unidos (visitas a Estados Unidos), y la nota IP/1, presentada por la CEAC sobre los adelantos en facilitación en la Conferencia Europea de Aviación Civil.

-----





**Cuestión 2 del orden del día: Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo**

2:1 En la nota WP/3 la Secretaría indicaba que el uso fraudulento de documentos de viaje puede considerarse un abuso de la aviación civil internacional porque es contrario a las disposiciones del Convenio de Chicago. En dicha nota se señalaba que el aumento del nivel de confianza en la seguridad de los documentos de viaje y los procedimientos de inspección se ha convertido en un objetivo importante del Programa FAL de la OACI. A fin de abordar este problema, la Secretaría propuso cambios importantes en la estructura del Capítulo 3 del Anexo 9 basándose en estrategias que pueden adoptar los Estados miembros.

2:2 En la nota WP/76 presentada por la India se señalaba que el uso de una multiplicidad de documentos de viaje constituía una preocupación importante con respecto a la seguridad de los viajes internacionales.

2:3 La Reunión departamental, después de cierto debate, y de hacer pequeñas modificaciones al texto presentado en el Apéndice de la nota WP/3 adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación A/1—**

*Enmiéndese* el Capítulo 3 como sigue:

**A. Generalidades**

...

3.73.3 Los Estados contratantes que utilizan ~~eódigos de barras~~ microprocesadores con circuitos integrados (IC) u otras tecnologías optativas de lectura mecánica para la representación de datos personales en los pasaportes, incluyendo datos biométricos, en sus documentos de viaje, tomarán medidas para que los datos codificados puedan ser descifrados por el titular del documento, si lo solicita.

~~3.11 Nota 1.—~~ 3.4 Los Estados contratantes no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.

*Nota 1.— Las especificaciones para ~~pasaporte~~ documentos de lectura mecánica (Doc 9303, Parte 1 Serie) no permiten que se alteren los datos en la zona de lectura mecánica, incluyendo la fecha de expiración. En consecuencia, no resulta práctico ampliar la validez de un pasaporte de lectura mecánica ni otros datos de la zona de lectura mecánica.*

*Nota 2.— Los Estados cuya legislación o reglamentos nacionales actualmente permiten prorrogar el período de validez procurarán enmendar el texto pertinente dentro de un período razonable.*

...

**C. Seguridad de los documentos de viaje**

3.7 Los Estados contratantes actualizarán regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y

facilitar la detección en los casos en los que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal.

3.8 Los Estados contratantes establecerán controles respecto a la creación y expedición legal de los documentos de viaje a fin de protegerse contra el robo de sus inventarios y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.

3.9 (véase la Recomendación A/2).

### **C.D. Documentos de viaje**

3.10 Los Estados contratantes comenzarán a expedir **únicamente** pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 1, antes del 1 de abril de 2010.

~~3.53.11~~ **Método recomendado.**— *Al otorgar pasaportes, documentos de identidad o visados u otros documentos de identidad aceptados para fines de viaje, los Estados contratantes deberían expedirlos en una forma susceptible de lectura mecánica, tal como se estipula en el Doc 9303 (serie), Documentos de viaje de lectura mecánica.*

~~3.63.12~~ Al expedir pasaportes que no sean susceptibles de lectura mecánica, los Estados contratantes se asegurarán de que los datos de identificación personal y de emisión del documento, así como el formato de la página de datos, se ajusten a las especificaciones para la “zona visual” estipuladas en el Doc 9303, Parte 1, *Pasaportes de lectura mecánica*. El área de la “zona de lectura mecánica” se llenará con términos tales como “este pasaporte no es de lectura mecánica” u otros datos para impedir la inserción fraudulenta de caracteres de lectura mecánica.

~~3.83.13~~ **Método recomendado.**— Los Estados contratantes ~~deberían establecer~~ establecerán instalaciones accesibles al público para la recepción de solicitudes de pasaportes o para la expedición de pasaportes.

...

~~3.113.16~~ **Método recomendado.**— *Al expedir o reexpedir pasaportes para viajes de turismo o de negocios, los Estados contratantes deberían prescribir normalmente un período de validez de por lo menos ~~5~~ cinco años, respecto a un número ilimitado de viajes y para viajes a todos los Estados y territorios.*

*Nota 1.*— ~~Las especificaciones para pasaportes de lectura mecánica (Doc 9303, Parte 1) no permiten que se alteren los datos en la zona de lectura mecánica, incluyendo la fecha de expiración. En consecuencia, no resulta práctico ampliar la validez de un pasaporte de lectura mecánica.~~

*Nota 2.*— *Considerando la duración limitada de los documentos y la apariencia cambiante del titular del pasaporte con el transcurso del tiempo, se recomienda un período de validez de no más de 10 años.*

...

### **I. Inspección de documentos de viaje**

~~3.54.1~~ **Método recomendado.**— *Las autoridades públicas apropiadas de los Estados contratantes deberían hacer arreglos de cooperación, individual o conjuntamente, en forma de*

~~memorandos de acuerdo (MOU) con las líneas aéreas que prestan servicios internacionales hacia y desde esos Estados, a fin de determinar directrices de apoyo mutuo y cooperación para combatir los abusos relacionados con el fraude de documentos de viaje. En tales arreglos deberían asignarse las responsabilidades mutuas de las autoridades públicas y de los explotadores en el proceso de verificación de la validez y autenticidad de los documentos de viaje de los pasajeros que embarcan y en las medidas necesarias para evitar que los pasajeros pierdan o destruyan los documentos durante el viaje a su destino.~~

3.31 Los Estados contratantes y los explotadores que proporcionan servicios internacionales hacia y desde esos Estados colaborarán a fin de alcanzar el objetivo de eliminar los abusos relacionados con el fraude de documentos de viaje.

3.54.23.32 **Método recomendado.**— ~~Los Estados contratantes deberían considerar concertar acuerdos, tales como memorandos de acuerdo (MOU), con otros Estados contratantes a fin de para permitir que se asignen “funcionarios de enlace” en los aeropuertos, o se establezcan otras formas de cooperación internacional para asistir a los explotadores a determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados documentos de viaje de los pasajeros las personas que se embarcan.~~

3.53.33 Los explotadores tomarán precauciones adecuadas en el punto de embarque para asegurar que los pasajeros lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en el Capítulo 3, Sección B.

3.54 ~~Los Estados contratantes y los explotadores cooperarán, siempre que sea posible, para determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados que presenten los pasajeros que embarcan.~~

...

## **IK. Procedimientos de entrada y responsabilidades**

3.313.39 **Método recomendado.**— ~~Los Estados contratantes, en cooperación con los explotadores y las autoridades aeroportuarias, deberían fijar como objetivo el despacho en menos de cuarenta y cinco (45) minutos después del desembarque de todos los pasajeros con respecto a los cuales no sea necesaria más que la inspección normal, cualquiera que sea el tamaño de la aeronave y la hora programada de llegada.~~

3.33.40 **Método recomendado.**— Para acelerar las inspecciones, los Estados contratantes, en cooperación con la administración aeroportuaria, ~~deberían emplear~~ emplearán la tecnología aplicable y ~~adoptar~~ adoptarán un sistema de inspección de inmigración por filas múltiples u otro medio de distribuir a los pasajeros en los aeropuertos internacionales en que el volumen del tráfico de pasajeros justifique su implantación.

3.323.41 Excepto en circunstancias especiales, los Estados contratantes no exigirán que se recojan los pasaportes, los documentos de viaje oficiales u otros documentos de identidad de los pasajeros o de la tripulación antes de que lleguen a los puntos de control de pasaportes.

3.523.42 Las autoridades competentes se harán cargo prontamente de los pasajeros y la tripulación para verificar si son o no admisibles en el Estado.

*Nota.*— ~~La expresión “hasta que se proceda a tal verificación” suele hacer referencia a la primera vez que el pasajero se presenta ante un funcionario de control después del desembarque para~~

~~solicitar la entrada al país en cuestión, en cuyo momento el funcionario de control examina la documentación presentada por el pasajero y normalmente determina si éste es o no admisible. Esa verificación no incluye la inspección de documentos que se realiza en la aeronave inmediatamente después de desembarcar, y que las autoridades competentes pueden llevar a cabo para el establecimiento de perfiles.~~

*Un pasajero o un miembro de la tripulación de vuelo se acepta para verificación cuando aparece por primera vez en el punto de control de llegada después del desembarque, a fin de solicitar la entrada en el país correspondiente, en cuya oportunidad el funcionario encargado del control determina si debe o no ser admitido. Esto no incluye la inspección visual de los documentos de viaje, la cual puede llevarse a cabo inmediatamente después del desembarque.*

~~3.52.13.43 El explotador será responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación hasta que se proceda a tal verificación. La responsabilidad del explotador comprenderá la custodia de pasajeros y tripulación entre la aeronave y el edificio terminal y dentro del área de tránsito del edificio terminal, en la inteligencia de que el Estado contratante podrá, si así lo desea, eximir al explotador total o parcialmente de esta responsabilidad que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para la verificación que se prescribe en el párrafo 3.42.~~

~~3.52.23.44 **Método recomendado.**— Después de haberse hecho cargo de los pasajeros y miembros de la tripulación, *condicional o incondicionalmente*, las autoridades competentes deberían ser responsables de la custodia y cuidado de éstos, hasta que sean admitidos legalmente a entrar en el país, o sean considerados no admisibles y se transfiera nuevamente su custodia al explotador para que éste los transporte fuera del territorio del Estado.~~

~~3.653.45 La obligación **responsabilidad** del explotador respecto a la **transportar a una persona fuera del territorio de un Estado contratante** custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación cesará en el momento en que dichas personas hayan sido admitidas legalmente a dicho Estado.~~

~~3.563.46 Cada Estado contratante se asegurará de que las autoridades públicas se incauten de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades públicas de cada Estado contratante se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades públicas también se incautarán de los documentos de viaje de una persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retirarán de la circulación **inmediatamente** y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figura como expedidor, **tan pronto como sea posible** o a la misión diplomática residente de ese Estado.~~

...

2.4 En el marco de la cuestión 2, se presentaron para información los siguientes documentos: IP/9 (Secretaría), sobre facilitación y seguridad; IP/19, presentado por la República de Corea, sobre infraestructura tecnológica para servicios de inmigración adelantados (TIPIS); IP/23, sobre los esfuerzos de Singapur para facilitar el despacho de pasajeros y carga; e IP/36, revisión 2, sobre el progreso realizado en Indonesia para la implantación del otorgamiento de visado a la llegada.

— — — — —

**Cuestión 2 del orden del día: Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo**

**2.1: Documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM)**

2.1:1 Las siguientes notas de estudio se presentaron en el marco de esta cuestión del orden del día: WP/3, WP/10 y WP/14 (Secretaría), WP/50 (CAFAC) y WP/76 (India).

2.1:2 Malasia hizo una presentación sobre su pasaporte electrónico y la IATA una presentación sobre su proyecto denominado Programa de simplificación de los viajes para los pasajeros (SPT).

2.1:3 La Secretaría presentó la nota WP/10, sobre la validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM). Dado que las especificaciones técnicas de los pasaportes de lectura mecánica (PLM) no permiten la alteración de los datos en la zona de lectura mecánica, la prórroga manual de los PLM no es practicable desde el punto de vista técnico. En la nota se proponía la adopción de una nueva norma en el Capítulo 3 del Anexo 9 impulsando a los Estados a que no intenten prorrogar la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica. En la propuesta se incluía una Nota que actualmente está en el marco de la norma, en la cual se indica que en las especificaciones técnicas para los PLM (Doc 9303, Parte 1 de la OACI) no se permite la alteración de los datos en la zona de lectura mecánica (ZLM) de los PLM.

2.1:4 La Reunión departamental estuvo de acuerdo con la propuesta, con una modificación, conforme a la cual se suprimía la alusión a la prórroga manual de los PLM. No obstante, varios Estados indicaron que en sus legislaciones nacionales se permitía actualmente la prórroga del período de validez de algunos tipos de documentos de viaje de lectura mecánica, y que precisaban contar con más tiempo para modificar sus leyes; la Reunión departamental convino en que se insertara debajo de la norma una segunda nota a esos efectos.

2.1:5 Por consiguiente la Reunión departamental adoptó la siguiente Recomendación:

**Recomendación A/1 (cont.) —**

Añádase una nueva norma y nota al Capítulo 3 del Anexo 9, como sigue:

**3.4 (3.11 Nota 1)** Los Estados contratantes no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.

*Nota 1.— Las especificaciones para pasaportes documentos de lectura mecánica (Doc 9303, Parte I Serie) no permiten que se alteren los datos en la zona de lectura mecánica, incluyendo la fecha de expiración. En consecuencia, no resulta práctico ampliar la validez de un pasaporte de lectura mecánica ni otros datos en la zona de lectura mecánica.*

*Nota 2.— Los Estados en cuya legislación o reglamentación nacional se permita actualmente la prórroga del período de validez se encargarán de enmendar en un período de tiempo razonable el texto pertinente de la legislación.*

2.1:6 En WP/14, la Secretaría señalaba que las especificaciones de los PLM, que figuraban en el Doc 9303, Parte 1 de la OACI, revestían carácter de norma global, que los PLM ofrecían alto grado de seguridad por lo que respecta a los documentos, que los PLM tenían interfuncionalidad mundial y que ofrecían a sus titulares una mayor protección contra el usurpación de identidad. Los PLM son expedidos en la actualidad por cerca de 90 Estados, y esta cifra va en aumento pues la mayoría de los Estados consideran que los PLM son una herramienta necesaria para facilitar el despacho de pasajeros y mejorar la seguridad de la aviación. Por consiguiente, en la nota se proponía la adopción de una norma para requerir que los Estados comiencen a expedir PLM a más tardar el 1 de abril de 2006.

2.1:7 En la nota WP/50 presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de los 53 Estados africanos, se brindaba apoyo a la propuesta de la OACI en el sentido de que la expedición de pasaportes de lectura mecánica se elevara a la categoría de norma. No obstante lo cual, los Estados africanos tenían marcadas reservas por lo que respecta a su capacidad de cumplir con ello para el 1 de abril de 2006 y sugirieron el 1 de abril de 2014 como fecha más razonable que permita ajustarse mejor a esta nueva norma. También se solicitaba que la OACI y los Estados que cuentan con medios para dar cumplimiento a la norma brinden la asistencia necesaria a los Estados que la necesiten.

2.1:8 Algunas Delegaciones apoyaron la propuesta que figuraba en WP/14, y otras la propuesta contenida en WP/50, mientras que aún otras Delegaciones propusieron a modo de compromiso la fecha del 1 de abril de 2010, la cual fue aceptada por la mayoría de la Reunión departamental.

2.1:9 Por consiguiente, la Reunión departamental adoptó la siguiente Recomendación, con una pequeña modificación en el texto propuesto en WP/14:

**Recomendación A/1 (cont.) —**

Añádase una nueva norma al Capítulo 3 del Anexo 9, como sigue:

3.10 Los Estados contratantes comenzarán a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 1, a más tardar el 1 de abril de 2010.

2.1:10 La Reunión departamental también convino en adoptar la siguiente recomendación de tipo B, como complemento de la Norma 3.10:

**Recomendación B/3 —**

SE RECOMIENDA:

La OACI debería identificar los medios de proporcionar asistencia técnica a aquellos Estados que pudieran necesitarla a fin de permitirles comenzar a expedir pasaportes de lectura mecánica dentro del período de tiempo especificado en la nueva Norma 3.10.

---

**Cuestión 2 del orden del día: 2.2: Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo**  
**2.2: Biometría**

2.2:1 En la nota WP/4 la Secretaría presentaba un resumen de la labor llevada a cabo en la OACI desde 1997, por medio del Grupo técnico asesor sobre pasaportes de lectura mecánica (TAG/MRTD), para preparar especificaciones relativas a la incorporación de datos biométricos de lectura mecánica en los documentos de viaje, así como del avance de esta labor que ha culminado en una recomendación de cuatro partes, adoptada por el Comité de Transporte aéreo del Consejo en mayo de 2003 y ahora conocida como el “Plan de la OACI”. En la nota de estudio se proponían un nuevo método recomendado y tres nuevas normas basadas en dicho plan, para su examen por la Reunión departamental.

2.2:2 A fin de ampliar la información contenida en la nota de estudio de la Secretaría, el presidente del Grupo de trabajo sobre tecnologías del TAG/MRTD presentó un panorama general de los informes técnicos que se habían producido para brindar a los Estados orientación preliminar acerca de la selección de biometría interfuncional, del almacenamiento de datos en microplaquetas de circuitos integrados sin contacto y de la protección de dichos datos mediante una infraestructura de clave pública (PKI) modificada.

2.2:3 La IATA presentó una visión general de los objetivos y de los progresos que se alcanzaron hasta la fecha en el proyecto “Programa de simplificación de los viajes para los pasajeros” (SPT) que se describía en la nota WP/87.

2.2:4 En la nota WP/66 los Estados Unidos describían la evolución de su propia legislación y los adelantos técnicos en relación con la biometría en los documentos de viaje. Se alentaba a los Estados miembros a participar en la labor del TAG/MRTD y a pedir asistencia regional o internacional por lo que respecta a los problemas de logística u operacionales relativos a los sistemas de pasaportes de lectura mecánica. En relación con el requisito legislativo en el sentido de que los Estados que participan en el programa de exoneración de visados comiencen a expedir pasaportes dotados de biometría a más tardar en octubre de 2004, la delegación anunció que ahora es probable que dicha fecha límite se prorrogue, quizás para dentro de dos años.

2.2:5 En la nota de estudio WP/63 los Estados Unidos resumían los resultados de las investigaciones del efecto del envejecimiento por lo que respecta a la performance de los sistemas de reconocimiento del rostro.

2.2:6 En la nota WP/83 el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) manifestaba su apoyo por la labor de la OACI, los nuevos SARPS propuestos sobre la adopción de biometría, y el Plan de la OACI, y anunciaba el establecimiento de un equipo especial sobre biometría en el ACI para examinar la aplicación de la biometría y el control del acceso a las zonas restringidas/prohibidas en los aeropuertos. El ACI recomendaba asimismo que se alentara a los Estados miembros a introducir sistemas automatizados de lectura de documentos de viaje y de biometría en los aeropuertos internacionales.

2.2:7 Al considerar las propuestas de la Secretaría, la Reunión departamental manifestó su agradecimiento por la labor realizada en torno a las nuevas especificaciones biométricas e hizo un llamamiento a la OACI para que traduzca los informes técnicos y los textos del sitio web a fin de que todos los países puedan aplicar las nuevas medidas. Se manifestaron ciertas dudas e inquietudes relativas al hecho de que las tecnologías en cuestión se encuentran en evolución, acerca del número limitado de proveedores de tecnología y la situación de las patentes, acerca de las evaluaciones de la



compatibilidad de las distintas biometrías [rostro, dedo(s), e iris(es)] y acerca de la falta de datos concretos sobre los costos de la implantación de las nuevas especificaciones. Se reconoció asimismo la necesidad de asistencia técnica para los Estados en desarrollo a fin de crear y mantener los nuevos sistemas. Por otra parte muchas delegaciones manifestaron apoyo por las nuevas medidas tendientes a aumentar la seguridad y proteger la integridad de los aeropuertos. Se señaló que, al evaluar los costos de dichas medidas, deberían tenerse en cuenta los costos actuales a raíz del fraude de documentos y los problemas conexos.

2.2:8 En general, la Reunión departamental reconoció la importancia de la interfuncionalidad, pero el consenso parecía indicar que la adopción de normas en el Anexo 9 relativas a biometría y tecnologías específicas sería prematura. Un método recomendado sería aceptable.

2.2:9 Después de largas deliberaciones la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación, que amplía el Método recomendado 3.9 propuesto por la Secretaría con declaraciones informativas sobre la selección de cierta biometría y su almacenamiento en un circuito integrado sin contacto.

**Recomendación A/2 —**

**Adóptese** el siguiente método recomendado:

**3.9 Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían incorporar datos biométricos en sus pasaportes, visados y otros documentos oficiales de viaje de lectura mecánica, utilizando una o más de las técnicas de almacenamiento de datos optativas para suplementar la zona de lectura mecánica, según se especifica en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica. Los datos requeridos almacenados en una microplaqueta de circuitos integrados son los mismos que se imprimen en la página de datos; o sea, los datos contenidos en la zona de lectura mecánica más la imagen fotográfica digitalizada. Los Estados contratantes que deseen suplementar la imagen facial con otro elemento biométrico en el pasaporte pueden utilizar imágenes de impresiones digitales o del iris. Los Estados contratantes que incorporan datos biométricos en sus pasaportes de lectura mecánica deben almacenar los datos en una microplaqueta de circuito integrado sin contacto que cumpla la norma ISO/IEC 14443 y esté programado de conformidad con la estructura lógica de datos establecida por la OACI.*

2.2:10 La Reunión departamental tomó nota asimismo de los documentos IP/18, de la República de Corea, sobre la presentación de la Asociación de biometría de Corea (KBA); IP/24, presentado por Francia, sobre la implantación de técnicas de biometría en los aeropuertos franceses, así como IP/2, presentado por la CEAC, sobre biometría.

— — — — —

---

**Cuestión 2 del orden del día: Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo**  
**2.3: Documentación de identidad de la tripulación**

2.3:1 En la nota WP/23, la Secretaría observó que obtener visados para todos los integrantes de su tripulación constituye un desafío logístico para los explotadores y que el certificado de miembro de la tripulación tiene la finalidad de identificar al tripulante como exento del requisito de visado para entradas temporales. En la actualidad, parece no haber normalización en la expedición de los certificados de miembros de la tripulación. La reunión examinó las cuestiones relacionadas con la expedición de los certificados de miembro de la tripulación y su aceptación como documentos de identidad para entradas temporales en Estados extranjeros y recomendó enmendar los SARPS pertinentes del Capítulo 3, secciones M y N.

2.3:2 En la nota WP/39, el Canadá describió su iniciativa para elaborar la tarjeta de identificación de área restringida (RAIC) que significará un importante mejoramiento para las medidas de seguridad en los aeropuertos canadienses. La Reunión departamental tomó nota de este documento y acordó que se incorpore en los textos de orientación de la OACI, según corresponda.

2.3:3 En la nota WP/76, la India sugirió que no se alentara a los Estados a permitir el uso de otros documentos de identidad que no sean los pasaportes y los certificados de miembros de la tripulación (CMT) para la seguridad de los viajes internacionales por vía aérea. La Reunión departamental aprobó la revisión propuesta con respecto a los párrafos 3.73 y 3.73.1. Se sugirió que sólo los Estados contratantes expidieran CMT.

2.3:4 En la nota WP/51, la IATA pidió que se normalizaran los documentos de identidad de los miembros de la tripulación para viajes internacionales. En la nota se proponía que cuando los Estados expidan los CMT, éstos deberían tener la forma de tarjetas de lectura mecánica de conformidad con las especificaciones que figuran en el Doc 9303 y que los Estados deberían mantener informada a la OACI de la expedición y aceptación de tales CMT de lectura mecánica. La Reunión departamental consideró esta recomendación dentro de los debates sobre la nota WP/23 de la Secretaría.

2.3:5 La Reunión departamental examinó la nota WP/44 presentada por el IAOPA que trata de la inclusión de una norma de 15 minutos como plazo máximo en conjunto para completar los trámites requeridos, inclusive las medidas de seguridad de la aviación, para la tripulación. Aunque la Reunión departamental consideró que el plazo de 15 minutos parecía poco realista, el objetivo era aceptable, y por lo tanto recomendó su inclusión como texto de orientación en el manual pertinente.

2.3:6 En la nota WP/58, la ITF apoyaba la normalización de los procedimientos para extender los CMT y su aceptación como documentos de identificación; sin embargo, indicó que ello debería conseguirse utilizando medios que respeten la protección de datos específicos y el derecho a la privacidad. La Reunión departamental aprobó que las medidas propuestas por la ITF se utilicen como texto de orientación de la OACI y en el Anexo 9 para proteger los datos relacionados con los CMT. También se decidió incluirlas como métodos recomendados en las medidas del Capítulo 3 relacionados con el almacenamiento de los datos relativos a la identidad de los miembros de la tripulación y los procedimientos para examinar la validez de los datos.

2.3:7 La Reunión departamental tomó nota también de las IP/16 y 31 presentadas por los Estados Unidos sobre administración de seguridad del transporte y credenciales de identificación de los trabajadores del transporte y los requisitos para los miembros de la tripulación que llegan a los Estados Unidos o en tránsito, así como la nota IP/11 presentada por el IBAC sobre la tarjeta de

identificación para la tripulación de vuelo, del IBAC. También se tomó nota del documento para apunte núm. 1 presentado por Turquía sobre los certificados de miembros de la tripulación.

2.3:8 De conformidad con lo anterior, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación A/3 —**

**Enmiéndese el Capítulo 3, secciones M y N de la manera siguiente:**

**M. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores**

3.72 ~~Los Estados contratantes se asegurarán de que, cuando se requiera la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, a la llegada o a la salida, dicha inspección se efectúe lo más rápidamente posible.~~

3.72 Los Estados contratantes establecerán medidas, en cooperación con los explotadores y las autoridades aeroportuarias, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiere a la llegada y la salida.

3.73 Los Estados contratantes darán las facilidades necesarias para que los miembros de la tripulación de sus líneas aéreas, puedan obtener explotadores con base en sus territorios puedan solicitar y recibir certificados de miembros de la tripulación (CMT) para su personal de tripulación, sin demora y gratuitamente, certificados de miembro de la tripulación válidos mientras el miembro de la tripulación continúe en su empleo.

*Nota.— El CMT se preparó en forma de tarjeta que utilizarían con fines de identificación la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de cabina, mientras que las licencias que se otorgan a la tripulación servirían para su finalidad principal de atestiguar las calificaciones profesionales de la tripulación de vuelo.*

3.73.1 **Método recomendado.**— ~~Los Estados contratantes deberían expedir los certificados a los que se hace referencia en 3.73, 3.74 y 3.75 deberían ser en la forma de tarjetas susceptibles de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones que se indican en el Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2. En los casos en que esto no sea posible, se expedirán los certificados según el formato indicado en el Apéndice 7, es decir, con la misma presentación de la zona de inspección visual del certificado de miembro de la tripulación de lectura mecánica.~~

3.73.2 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían establecer procedimientos que permitan que los miembros de la tripulación a los que se expidió un certificado de miembro de la tripulación puedan examinar y revisar la validez de los datos que contiene, y proporcionar correcciones, si fuera necesario, de forma gratuita para el miembro de la tripulación.

3.74 **Método recomendado.**— En la medida en que los explotadores decidan expedir tarjetas de identificación de la tripulación, los Estados contratantes deberían requerir la producción de dichos documentos de identidad en el formato indicado en el Apéndice 7, es decir, con la misma presentación de la zona de inspección visual del certificado de miembro de la tripulación de lectura mecánica y con la capacidad de aceptar la confirmación de identidad y la verificación de seguridad del documento con ayuda de computadoras.

**3.74.1 Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían garantizar que los registros de los documentos de identidad de los tripulantes, expedidos, suspendidos o retirados, se almacenan en una base de datos electrónica, protegida contra interferencias y el acceso no autorizado. Toda la información almacenada en la base de datos electrónica y en los certificados de los miembros de la tripulación debe limitarse a los detalles que sean esenciales para la finalidad de verificar la identidad del miembro de la tripulación.*

**3.75** En el caso de la expedición de CMT y otros documentos de identidad oficiales, se establecerán controles adecuados para impedir el fraude, por ejemplo, verificación de antecedentes y certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco, y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.

~~3.74~~— ~~En el caso de los miembros de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina de una línea aérea que retengan en su poder sus certificados de miembro de la tripulación al embarcar y desembarcar, permanezcan en el aeropuerto donde se ha detenido la aeronave o dentro de los límites de las ciudades próximas al mismo, y salgan del país en la misma aeronave o en su próximo vuelo de servicio regular, todos los Estados contratantes aceptarán tales certificados de miembro de la tripulación para admitirlos temporalmente en el Estado, y no les exigirán pasaporte ni visado.~~

~~— Nota 1.— El propósito de esta disposición es reconocer el certificado de miembro de la tripulación como documento satisfactorio de identidad, aun cuando el titular no sea nacional del Estado de matrícula de la aeronave en la que preste sus servicios. No se desea disuadir a los Estados contratantes, que así deseen hacerlo, de que otorguen tales certificados de miembro de la tripulación a los extranjeros residentes miembros de la tripulación.~~

~~Nota 2.— La aplicación de 3.74 permite que las líneas aéreas puedan disponer de un modo rápido y eficaz de los servicios del personal. No pueden aprovecharse todas las ventajas de estas disposiciones mientras haya algunos Estados que no las acepten.~~

~~3.74.1~~— ~~Todo Estado contratante otorgará privilegios de admisión temporal similares a los preceptuados en 3.74 a los miembros de la tripulación de vuelo y a los miembros de la tripulación de cabina de toda aeronave explotada por remuneración o alquiler que no se dedique a servicios aéreos internacionales regulares, a condición de que dichos miembros de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina partan en el primer vuelo que haga la aeronave para salir del territorio del Estado.~~

~~3.75~~— ~~Cuando sea necesario que un miembro de la tripulación de una línea aérea, en el desempeño de sus funciones, viaje a otro Estado como pasajero por cualquier medio de transporte para incorporarse a una aeronave, ese Estado aceptará del interesado, en lugar del pasaporte y visado otorgándole admisión temporal y la libertad de movimiento necesaria en su territorio para incorporarse a dicha aeronave, el certificado de miembro de la tripulación según se especifica en 3.73.1 y 3.74 junto, si se exige, con un documento del empleador del miembro de la tripulación certificando la finalidad del viaje.~~

~~3.75.1 Método recomendado.~~— ~~Todo Estado contratante debería extender privilegios de admisión temporal similares a los estipulados en 3.75 y en las mismas condiciones, a los miembros de la tripulación de las aeronaves explotadas por remuneración o alquiler que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares.~~

3.76 Los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de las tripulaciones que llegan y que presentan un CMT cuando llegan en servicio activo en un vuelo internacional y piden entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor antes de iniciar en servicio activo el próximo vuelo que tienen asignado.

3.76.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de las tripulaciones que llegan y que presentan un CMT cuando llegan en un vuelo de otro explotador o por otro medio de transporte como pasajeros y piden entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor antes de iniciar en servicio activo el vuelo que tienen asignado.*

~~3.76 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían disponer la pronta admisión, para residir en sus territorios, del personal de tierra y de vuelo de las empresas extranjeras de transporte aéreo cuyas aeronaves lleguen o pasen por tales territorios, en la medida que dicho personal sea necesario para ejecutar trabajos de inspección y técnicos directamente relacionados con la operación de los servicios aéreos internacionales que presten tales empresas de transporte aéreo.*~~

[Nota.— Se considera que el párrafo anterior ya no se necesita en el Anexo 9, porque ahora es una disposición muy común en los acuerdos bilaterales.]

3.77 Los Estados contratantes ~~harán arreglos para asegurar~~ establecerán medidas para la entrada temporal sin demora en sus territorios, ~~con carácter temporal,~~ del personal técnico de ~~empresas extranjeras de transporte aéreo~~ explotadores extranjeros que efectúen operaciones hasta tales territorios o los sobrevuelen; que se necesite urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje. ~~En el caso de que, por ejemplo, los Estados exijan~~ Si el Estado requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar ~~la su admisión inmediata de dicho personal.~~

#### **N. Personal Inspectores de aviación civil de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de la aviación civil**

3.78 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían ~~asegurarse~~ encargarse de que se trate a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de otro Estado contratante, cuando desempeñen funciones de inspección, de la misma manera que a los miembros de la tripulación al proceder con las formalidades de salida o de llegada, como se especifica en 3.72.*

3.79 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina ~~un certificado que contenga los datos que figuran~~ un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8 y sea válido por el período de empleo del inspector.*

3.80 **Método recomendado.**— *Los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina deberían llevar consigo el ~~certificado~~ documento de identidad especificado en 3.79, una copia del itinerario del inspector de vuelo que ~~haya sido aprobado~~ expedido por el Estado que emplea al inspector y un pasaporte válido.*

3.81 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender los privilegios de admisión temporal, como se indica en ~~3.74~~ 3.76 con respecto a los miembros de la tripulación, a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de otro Estado contratante, que desempeñen sus funciones de inspección presenten los documentos indicados en 3.80, siempre que la*

---

*salida de la siguiente inspección de ~~del~~ vuelo siguiente ~~del~~ en el itinerario del inspector sea posterior a un período de descanso que no exceda de lo normal.*

-----



---

**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)**

2.4:1 Al principio, la Reunión departamental reconoció que existe una distinción clara entre el acceso a la API y al registro de nombres de los pasajeros (PNR), y que se deberían considerar por separado. Por consiguiente, las deliberaciones comenzaron con el análisis de la API.

2.4:2 En la nota WP/15 la Secretaría observó que los sistemas API, en los Estados en los que se han introducido, han tenido resultados bastante satisfactorios, tanto como medida para facilitar el despacho de pasajeros como en calidad de instrumento para mejorar la eficacia de los sistemas de inspección en las fronteras. En la nota se examinaban las cuestiones relacionadas con la facilitación y se trataba de alentar a los Estados contratantes a que examinaran y actualizaran los criterios y la doctrina de la OACI al respecto. Se propuso una enmienda al actual Método recomendado 3.34.

2.4:3 La Reunión departamental examinó el contenido de la nota WP/16 en la que la Secretaría observaba que la utilización de perfiles para evaluar el riesgo era una cuestión relacionada con los derechos de las minorías y no debía ignorarse. En la nota también se examinaba la necesidad de establecer medios diligentes y enérgicos del Estado para vigilar el uso de perfiles en el aeropuerto y asegurarse de que no existe discriminación, y de que se cuenta con un sistema equilibrado de examen de cumplimiento.

2.4:4 En la nota WP/38 el Canadá describía su experiencia en la aplicación del programa API con el objetivo de identificar a los viajeros de alto riesgo antes de que lleguen a la frontera. La Reunión departamental tomó nota de la información sobre el programa API del Canadá y recomendó que se incluyera como texto de orientación, según correspondiera.

2.4:5 En la nota WP/53 Arabia Saudita observaba que el mantenimiento de un sistema API, aplicado por los explotadores y las autoridades aeroportuarias gubernamentales, puede traducirse en ventajas de seguridad y operacionales. En la nota se sugiere que la OACI elabore directrices para los Estados sobre controles y etapas importantes para el mantenimiento del sistema API, que la Reunión departamental examinó en sus debates sobre la nota WP/15. Con respecto a incluir una referencia al sistema API en acuerdos bilaterales de servicios aéreos, la Reunión departamental consideró que dependía de los Estados negociar esta cuestión de manera bilateral.

2.4:6 En la nota WP/27 la CEAC instó a aumentar la cooperación internacional en los sistemas API y a alcanzar un enfoque multilateral para el despacho de los pasajeros que permite la API. La CEAC invitó a la Reunión departamental a pedir a la OACI que inicie la elaboración de normas y métodos recomendados relativos a la API.

2.4:7 En la nota WP/68 la SITA instó a la cooperación internacional para garantizar el uso eficaz de la tecnología y recomendó un enfoque central de la comunidad para permitir que exista interconexión entre los diferentes sistemas.

2.4:8 En la nota WP/81 Nueva Zelandia presentó su sistema de inspección anticipada de los pasajeros (APS) que permite tratar los riesgos antes de la salida de los pasajeros de su punto de origen en el extranjero, y alentó a otros Estados que actualmente consideran la utilización de los sistemas API a que examinen la posibilidad de desarrollar un sistema APS.

2.4:9 En la nota WP/60 la IATA presentó información adicional relativa a los adelantos en los sistemas API y proporcionó una declaración de principios elaborada por el grupo IATA/Grupo de



trabajo de autoridades de control. Se propuso una recomendación del tipo B para recomendar que la OACI siga trabajando en colaboración con la OMA y la IATA sobre normas y métodos recomendados del programa API. Esta recomendación era similar a la que proponía la Secretaría de la nota WP/15. La Reunión departamental acordó incluir como textos de orientación el apéndice de la nota WP/60 sobre la declaración de principios para sistemas API del grupo IATA/CAWG, según corresponda. Además, se acordó que cuando se apliquen los sistemas API, cada Estado realice un procedimiento de consultas entre la industria y el gobierno que tenga en cuenta los costos, y se asegure de que la aplicación del sistema API se notifica a la OACI.

2.4:10 En su examen, la Reunión departamental consideró que los requisitos de varios Estados relativos a los detalles de identificación de los pasajeros que deben proporcionar los explotadores por lo general exceden los elementos para datos en la zona de lectura mecánica del pasaporte. Sin embargo, la opinión mayoritaria fue de que los Estados que exigen datos adicionales deberían buscar la manera de obtenerlos de fuentes oficiales tales como las bases de datos para visados. Al final, la Reunión departamental adoptó el texto propuesto por la Secretaría que se presenta a continuación.

#### **Recomendación A/4 —**

**Enmiéndese** el Método recomendado 3.34 e **insértese** una nueva norma 3.34.1 que diga lo siguiente:

**3.34 Método recomendado.**— *Cuando corresponda, los Estados contratantes deberían introducir un sistema de información anticipada sobre los pasajeros, que suponga 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. 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 de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo deberían exigir la información que se encuentra en las zonas de lectura mecánica de los pasaportes y visados que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303 (serie), Documentos de viaje de lectura mecánica. Toda la información exigida debería ajustarse a las especificaciones para los formatos de mensaje UN/EDIFACT PAXLIST.~~*

**3.34.1** Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo exigirán los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303 (serie), *Documentos de viaje de lectura mecánica*. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones para los mensajes UN/EDIFACT PAXLIST.

2.4:11 La Reunión departamental consideró también y estuvo de acuerdo en general con una propuesta de que los explotadores no estén sujetos a sanciones en relación con la transmisión de datos API, y se adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación A/5** —

**Adóptese** el método recomendado siguiente.

**3.34.2 Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores por los errores que puedan cometer en la transmisión de datos a las autoridades públicas de conformidad con los sistemas API.*

2.4:12 En la nota WP/78 la India propuso que los Estados que exijan un manifiesto de los pasajeros deberían sustituirlo por el sistema API, y propuso una nueva norma para reemplazar al párrafo 2.12 del Anexo 9. La Reunión departamental acordó que los Estados que adopten sistemas API no deberían seguir pidiendo el manifiesto de los pasajeros impreso, y siguiendo el espíritu de la propuesta formulada por la India, decidió recomendar una nueva norma que se podría incluir de manera apropiada en el Capítulo 3.

**Recomendación A/6** —

**Adóptese** la nueva norma siguiente.

**3.34.3** Los Estados contratantes que exijan que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema de información anticipada sobre los pasajeros no deberán exigir también un manifiesto de los pasajeros impreso.

2.4:13 Por último, la Reunión departamental instó a la OACI a que elaborara textos de orientación para sistemas API y acordó adoptar la siguiente recomendación de tipo B.

**Recomendación B/4** —

Se recomienda que:

Se insta a los Estados contratantes que estén planificando nuevos sistemas API o mejoras en los sistemas actuales, que armonicen sus requisitos y procedimientos relativos a datos dentro de la serie de datos normalizados establecidos conjuntamente por la OACI, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) con miras a lograr la compatibilidad operacional de los sistemas en todo el mundo.

2.4:14 La cuestión del acceso al registro de nombres de los pasajeros (PNR) por parte de los Estados, como medio de obtener información complementaria a la que reciben por medio de un sistema API, se analizó en la Reunión departamental independientemente de la información anticipada sobre los pasajeros. A este respecto, en la nota WP/22 presentada por Suiza, la nota WP/74 presentada por la IATA, y la nota WP/75 presentada por la Unión Europea se expresan preocupaciones con respecto a los enfoques unilaterales de varios Estados que ahora requieren acceso PNR y se insta a que se elabore un conjunto armonizado de principios y procedimientos bajo los auspicios de la OACI. En la elaboración de un marco acordado internacionalmente bajo los auspicios de la OACI también se debería tener en cuenta la orientación que figura en el Apéndice de la nota WP/75, presentada por la Unión Europea y sus Estados miembros.

2.4:15 Varias delegaciones expresaron preocupación de que el acceso al PNR por parte de los Estados podría no ser una cuestión adecuada para el estudio de la OACI, en vista de las cuestiones relativas a la privacidad inherentes en dicho procedimiento y en el tratamiento de los datos obtenidos de esa forma. Deseaban que quedara claro que la mayor parte de los países actualmente no exigen acceso al PNR y no tienen la intención de hacerlo. Sin embargo, como la mayor parte de los Estados y explotadores nacionales se enfrentan en realidad con el requisito de acceso al PNR por parte de un número pequeño pero creciente de Estados, para el proceso se debería utilizar un enfoque pragmático en un marco de acuerdo internacional y dejar que la OACI se encargue de eso. Dicho marco debería incluir los requisitos de que cada Estado tenga un proceso consultivo industria/gobierno, que exista un procedimiento de notificación a la OACI cuando un Estado instituye un requisito de acceso al PNR y que se tengan en cuenta los costos para la industria.

2.4:16 Consecuentemente, la Reunión departamental adoptó la recomendación presentada por Suiza, modificada por una sugerencia de Nigeria, para que se adoptara la nueva norma siguiente.

**Recomendación A/7 —**

**Adóptese** la siguiente nueva norma en el Capítulo 3.

3.--.-- Los Estados contratantes no exigirán acceso al registro de nombre de los pasajeros (PNR) para complementar la información recibida mediante sistemas API hasta que la OACI haya elaborado directrices. Los Estados contratantes que requieran acceso al PNR deberán ajustar sus requisitos de información y el tratamiento de la misma a las directrices que elabore la OACI.

2.4:17 Además se adoptó la siguiente recomendación de tipo B:

**Recomendación B/5 —**

Se recomienda que la OACI prepare textos de orientación para los Estados que puedan requerir acceso a la información del registro de nombres de pasajeros (PNR) con el objeto de complementar los datos de identificación recibidos por el sistema API, incluyendo directrices para distribución, utilización y almacenamiento de datos y una lista compuesta de los elementos de información que se pueda transferir entre el explotador y el Estado receptor.

2.4:18 La Reunión departamental consideró que era necesario seguir trabajando sobre las transferencias de datos PNR y sugirió que la OACI considerara remitir estas cuestiones a un grupo de estudio que podría informar al Grupo de expertos FAL y al Consejo sobre sus conclusiones y recomendaciones.

2.4:19 La Reunión departamental tomó nota del documento IP/32 presentado por los Estados Unidos sobre su sistema API.

---

**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/8 —**

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/6 —**

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.

-----



---

**Cuestión 3 del orden del día:    Aplicación de disposiciones modernizadas de facilitación y seguridad para las operaciones de servicios de carga aérea**  
**3.1:                Facilitación del despacho de la carga**

3.1:1                La Reunión departamental examinó la nota WP/13 presentada por la Secretaría en la cual, teniendo en cuenta las inquietudes de la época actual en torno a la seguridad de la aviación y la continua necesidad de facilitar el comercio internacional, se proponía la siguiente lista de cuestiones como punto de partida para continuar la labor en torno a una estrategia relativa a la carga aérea en la OACI:

- a) la necesidad de dictar SARPS que recomienden la utilización de sistemas de información anticipada sobre la carga para permitir el tratamiento de la información sobre la carga antes de la llegada;
- b) la necesidad de armonizar el concepto de “agente acreditado”, utilizado en la seguridad de la aviación, con el concepto de “persona autorizada”, utilizado en facilitación;
- c) principios de integridad de los sistemas de inspección para fortalecer la seguridad fronteriza;
- d) la transparencia y equidad del cobro de derechos por los servicios de inspección;
- e) la aceptación del número de carta de porte aéreo como suficiente “referencia única del envío”; y
- f) la extensión de la aplicación de los SARPS relacionados con la seguridad de la carga aérea a los movimientos de tránsito aire-carretera.

3.1:2                La Reunión departamental manifestó apoyo general en torno a la lista de las cuestiones propuestas en WP/13 tal como figura en el párrafo 3.1.1 del informe. Sin embargo, en relación con el marco del número de referencia único para las expediciones (UCR), la Reunión departamental observó que la referencia no debería ser únicamente el número de la carta de porte aéreo, ya que existían otras referencias que deberían tenerse en cuenta. En relación con el UCR, se comunicó a la Reunión departamental que la OMA había realizado cierta labor sobre este asunto y que algunas disposiciones estaban incluidas en los textos de orientación. La Reunión departamental convino en recomendar que la OACI adopte las medidas apropiadas para desarrollar la estrategia relativa a la carga aérea de acuerdo con lo indicado en el párrafo 3.1.1 del informe en colaboración con otros organismos interesados a fin de evitar la duplicación de esfuerzos.

3.1:3                La Reunión departamental examinó la nota WP/80 presentada por SITA, en la que se proponía un centro de convergencia de la información por lo que respecta a la información anticipada sobre la carga (ACI), dado que a raíz de la naturaleza fragmentada de la industria de la carga, no existía ninguna fuente única de información para satisfacer los requisitos de las agencias gubernamentales. Como la cadena de suministro internacional incumbe a todas las partes del mundo y la seguridad de la misma constituye verdaderamente un problema mundial que exige una solución mundial, en la nota se recomienda que el punto de concentración colectivo debe apuntar a garantizar la adopción de medidas concertadas en forma coordinada y unificada.



3.1:4 La Reunión departamental también examinó la nota WP/42 de la IATA en la cual se informa de las medidas adoptadas por los Estados para mejorar su capacidad de gestión de riesgos relacionados con los movimientos de la carga de entrada y de salida mediante la elaboración e implantación de requisitos relativos a la presentación electrónica de información anticipada sobre la carga (ACI). Al no contarse con normas mundialmente aceptadas ni con elementos relativos a las mejores prácticas que puedan servir de guía, se corre el riesgo de que esta evolución desemboque en el diseño de sistemas unilaterales no compatibles. En este sentido, en la nota se describen la evolución actual de la ACI y los desafíos que han de enfrentarse para asegurar la armonización y la interfuncionalidad a nivel mundial, tanto de estos sistemas como de los sistemas futuros.

3.1:5 La Reunión departamental apoyó la propuesta de SITA contenida en WP/80 y la de la IATA contenida en WP/42. Se puso de relieve el hecho de que el desarrollo de sistemas ACI debería basarse en normas internacionalmente aceptadas. Por lo que se refiere a las recomendaciones propuestas por la IATA, la Reunión departamental convino en que la elaboración de ACI no debería ir más allá de los principios internacionalmente reconocidos. Por consiguiente, la Reunión departamental adoptó las siguientes recomendaciones:

**Recomendación B/7 —**

Se recomienda:

La OACI, en cooperación con otros organismos interesados y a fin de asegurar la interfuncionalidad a nivel mundial, debería emprender inmediatamente el establecimiento de principios internacionalmente aceptados en virtud de los cuales deberían elaborarse los sistemas de información anticipada sobre la carga (ACI).

**Recomendación B/8 —**

Se recomienda:

Los Estados que procuran elaborar sistemas de información anticipada sobre la carga (ACI) deberían, en la mayor medida posible y a fin de asegurar la armonización y la interfuncionalidad, alinear el diseño y los requisitos de sus sistemas con los principios internacionalmente aceptados relativos a tales sistemas.

3.1:6 La Reunión departamental también tomó nota del documento IP/15 presentado por Indonesia sobre las iniciativas estratégicas en el ámbito de la facilitación del comercio en Indonesia.

-----

**Cuestión 3 del orden del día: Aplicación de disposiciones modernizadas de facilitación y seguridad para las operaciones de servicios de carga aérea**  
**3.2: Seguridad**

3.2:1 La Reunión departamental examinó la nota WP/62 presentada por los Estados Unidos, en la que se proponía una enmienda a la Norma 2.38 del Anexo 9 a fin de que pueda exigirse a los vuelos en tránsito otros documentos además de la información del plan de vuelo solicitada por los Estados contratantes. Esta propuesta se basa en mandatos legislativos creados para pedir en todos los modos de transportes información electrónica anticipada sobre la carga que llega y que sale de los Estados Unidos, debido a las cuestiones relacionadas con la seguridad nacional.

3.2:2 La propuesta no recibió ningún apoyo y la Reunión departamental concluyó que la Norma 2.38 no debería ser modificada.

3.2:3 La Reunión departamental, examinó la nota WP/8 presentada por la Secretaría, que contenía un examen del concepto de evaluación de riesgos como el instrumento que deben usar las autoridades públicas para decidir sobre el grado de inspección de los envíos, y propuso el perfeccionamiento del concepto para mejorar las condiciones de las operaciones de todas las entidades en esta cadena de suministro internacional. Como primeros pasos en un proyecto a largo plazo para integrar sistemáticamente la facilitación de las formalidades en los programas nacionales de gestión fronteriza, la nota proponía el establecimiento de nuevos conceptos, por ejemplo: transportista de carga aérea, agente de carga aérea, aeropuerto y proveedor de servicios en tierra para carga aérea acreditados; normas de seguridad internacionales mediante las cuales podrían “certificarse” las entidades mencionadas; identificación única del envío, basada en cartas de porte aéreo con un número exclusivo; reconocimiento aduanero multilateral de los explotadores comerciales que satisfacen determinadas normas de seguridad aceptadas; y evaluación de riesgos a nivel de explotador comercial acreditado, como alternativa al tratamiento individual de cada uno de los envíos.

3.2:4 La reunión estuvo de acuerdo en principio con los primeros pasos propuestos en un proyecto a largo plazo para integrar sistemáticamente la facilitación de las formalidades en los programas nacionales de gestión fronteriza, señalando que deberían elaborarse soluciones multilaterales. A este respecto, la reunión pidió a la OACI que estudiara el asunto en estrecha cooperación con otras organizaciones pertinentes y volviera a informar a la siguiente Reunión departamental de facilitación. Se sugirió además que, puesto que algunas de estas cuestiones ya habían sido tratadas por el Grupo de expertos en seguridad de la aviación, se justificaba celebrar reuniones conjuntas de los Grupos de expertos sobre seguridad de la aviación y sobre facilitación a fin de elaborar normas de seguridad. Por consiguiente, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación B/9 —**

Se recomienda:

La OACI debería emprender una actividad de cooperación entre los Grupos de expertos sobre seguridad de la aviación y sobre facilitación y otras organizaciones pertinentes para elaborar normas de seguridad que permitan certificar explotadores, agentes, aeropuertos y proveedores de servicios de manejo en tierra para carga aérea, como entidades autorizadas en la cadena de suministro internacional, para garantizar el más alto nivel de seguridad y al mismo tiempo impedir retardos innecesarios en el movimiento de mercancías a través de las fronteras internacionales.

3.2:5 La Secretaría presentó la nota WP/12 en la que se describía la evolución del concepto de cadena de suministro internacional segura y los desafíos que suponía implantarla. La nota WP/12 introducía un nuevo concepto de una “cadena de suministro autorizada” como una solución al problema de la facilitación del creciente comercio mundial intensificando al mismo tiempo las medidas de seguridad en el transporte de carga internacional.

3.2:6 La Reunión departamental expresó su apoyo general al concepto y recomendó la aplicación de la solución de cadena de suministro autorizada. Se acordó que la OACI debería coordinar su labor sobre este asunto con otras organizaciones pertinentes. Se sugirió además que las cuestiones de seguridad debería considerarlas el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. En consecuencia, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación B/10 —**

Se recomienda que la OACI trabaje activamente para apoyar y fomentar la implantación de arreglos relativos a la cadena de suministro autorizada.

**Recomendación B/11 —**

Se recomienda que, teniendo en cuenta las repercusiones de los costos para los Estados en desarrollo, la OACI examine y actualice los SARPS del Anexo 9 a fin de tener en cuenta los aspectos de seguridad y facilitación de las especificaciones para la cadena de suministro autorizada en armonía con las medidas adoptadas en otros modos de transporte.

3.2:7 En la nota WP/48, la Secretaría daba más detalles sobre seguridad de la carga, en particular sobre el concepto de “agente acreditado”, incluyendo su definición, designación, aprobación y obligaciones según lo especifique la autoridad competente para la seguridad. En la nota destacaba que el objetivo del régimen de la OACI para la carga es garantizar que toda la carga que se transporte en vuelos de pasajeros esté sujeta a controles de seguridad apropiados, tales como inspección antes de cargarla a bordo de la aeronave. Sin embargo, este proceso puede facilitarse y la carga de trabajo reducirse, particularmente en lugares en que se reciben grandes volúmenes de carga, cuando el explotador delega las funciones de inspección en agentes acreditados.

3.2:8 La Reunión departamental tomó nota de la similitud del concepto de “agente acreditado” con el de “importador/explotador acreditado” para el control aduanero y convino en que ambos deberían tenerse en cuenta al elaborar y enmendar las normas y métodos recomendados del Anexo 9.

3.2:9 En la nota WP/37, Pakistán destacó que era necesario inspeccionar cada envío que contenga artículo percederos y no percederos antes de presentar la carga para embarcar en la aeronave. En la nota se señalaba que se hacen cumplir varias medidas y que entre ellas están incluidas la inspección de la carga o el aislamiento por un período de 24 a 48 horas y se sugerían medidas de seguridad a fin de garantizar el movimiento seguro de la carga y simplificar el proceso.

3.2:10 La Reunión departamental convino en que esta nota de estudio trataba de cuestiones de seguridad y que, por lo tanto, debía ser examinada por el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. Se expresó la preocupación de que la exigencia de una nueva tecnología de seguridad de la aviación podría imponer una carga financiera excesiva a los Estados en desarrollo. A este respecto, se hizo referencia a los actuales programas de asistencia a los Estados.

3.2:11 La Reunión departamental consideró la nota WP/52 presentada por el Reino de Arabia Saudita, en la que se destacaban las ventajas y adelantos que podrían lograrse adoptando el concepto de “agente acreditado”. En la nota se instaba a los Estados contratantes de la OACI a que concedieran importancia y atención suficientes a la carga e implantaran el concepto de “agente acreditado”.

3.2:12 La Reunión departamental acordó que esta nota de estudio era complementaria de las notas WP/8 y 48 presentadas por la Secretaría y recomendó que se estableciera un grupo de estudio para examinar la forma en que los conceptos de “agente acreditado” y de “importador/exportador autorizado” podían armonizarse y, de ser pertinente, para considerar las posibles deficiencias.

3.2:13 En la nota WP/28 la CEAC presentaba propuestas sobre gestión de riesgos, que se consideraba como un instrumento que facilitaba el comercio en la etapa de movimiento de la carga a través de las fronteras. Teniendo presentes los requisitos de seguridad cada vez más numerosos, la gestión de los riesgos desempeña una función fundamental, tanto respecto a la seguridad como a la facilitación y puede reconocerse como una técnica importante para que los organismos de control fronterizo realicen inspecciones modernas y eficientes. Para lograr un buen equilibrio con respecto a la aplicación de técnicas de gestión de riesgos en ambas esferas, seguridad y facilitación, la nota destacaba que era necesario incluir en el Anexo 9 una referencia a seguridad.

3.2:14 La Reunión departamental estuvo de acuerdo con la propuesta presentada por la CEAC y recomendó que se adoptaran medidas apropiadas para vincular explícitamente en el Anexo 9 la aplicación de la gestión de riesgos no sólo con la facilitación, sino también con la evolución relacionada con las medidas de seguridad recientes en el movimiento de carga a través de las fronteras y procurar la cooperación con los organismos de seguridad pertinentes dentro de la OACI a fin de crear sinergia cuando fuera posible. La reunión recomendó que se considerara la elaboración de textos de orientación sobre gestión de riesgos para incluirlos en el Manual de facilitación, teniendo en cuenta que la información específica incluida podrían utilizarla quienes desean evitar el sistema.

3.2:15 La Reunión departamental examinó la nota WP/30 presentada por TIACA, en la que se describían algunas contribuciones del transporte de carga aérea al desarrollo; se identificaban los requisitos de seguridad actuales que podrían constituir un obstáculo a estas contribuciones; y se sugerían respuestas institucionales y estratégicas en apoyo de medidas de facilitación correctivas. En la nota se sugería que la OACI tomara el liderazgo para establecer un régimen de seguridad moderno para la carga aérea que tenga en cuenta las repercusiones económicas para los Estados en desarrollo y al mismo tiempo haga frente a los desafíos que plantean las amenazas contemporáneas a la aviación civil.

3.2:16 La Reunión departamental apoyó en principio un enfoque de gestión de riesgos para la carga aérea, acorde con dicha nota de estudio, y convino en que la OACI emprendiera la labor para el establecimiento de un régimen de seguridad moderno para la carga aérea en consulta con el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación. La Reunión departamental de facilitación seguirá de cerca la evolución a este respecto.

3.2:17 En la nota WP/34, la IATA subrayaba que el transporte seguro y eficiente de la carga aérea es crítico para el funcionamiento correcto de la economía moderna y que para facilitar el transporte de la carga aérea es crítico armonizar la seguridad y las medidas de seguridad de la cadena de suministro a escala mundial. La nota contenía una descripción de varias cuestiones que la IATA estimaba debían tenerse en cuenta durante la elaboración y aplicación de las medidas de seguridad para la carga aérea y las iniciativas relativas a la seguridad de la cadena de suministro.

3.2:18 La Reunión departamental examinó los conceptos descritos por la IATA y convino en que los mismos debían tenerse en cuenta en la labor dirigida a lograr la armonización mundial de los programas de seguridad de la carga y seguridad de la cadena de suministro. Con referencia a un protocolo normalizado para la inspección de envíos, especialmente por lo que respecta al registro manual, se preguntó acerca de la responsabilidad civil y la responsabilidad del gobierno por la inspección o examen de los envíos. Se observó que la aplicación de estos conceptos no debería constituir una carga excesiva para los expedidores pequeños o medianos, particularmente en los países en desarrollo.

3.2:19 La Reunión departamental tomó nota de los documentos IP/22 y 33 presentados por los Estados Unidos, que trataban de la implantación de disposiciones modernizadas para la facilitación y seguridad de la carga aérea y de los nuevos requisitos de los Estados Unidos para la información electrónica anticipada sobre la carga, así como la nota IP/26 presentada por la India sobre el despacho de la carga aérea y la IP/37 presentada por la ITF sobre el enfoque global para la circulación de la información anticipada sobre la carga (ACI).

-----



**Cuestión 4 del orden del día: Control del fraude relacionado con los documentos de viaje y de la migración ilegal**

4:1 La Reunión departamental examinó la nota WP/6 presentada por la Secretaría en la que se recomendaba la adopción de las definiciones nuevas y modificadas que han de insertarse en el Capítulo 1 del Anexo 9.

4:2 Al examinar las definiciones propuestas que se presentaban en el apéndice de la nota de estudio, la Reunión departamental hizo algunos ajustes y convino en adoptar las siguientes definiciones para su inclusión en el Capítulo 1:

**CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES****Recomendación A/9 —**

*Enmiéndese el Capítulo 1 de la manera siguiente:*

**A. DEFINICIONES**

Los términos y expresiones indicados a continuación, cuando se usan en las normas y métodos recomendados relativos a facilitación, tienen el significado siguiente:

**Admisión.** El permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes de un Estado para entrar en un Estado, de conformidad con sus leyes nacionales.

(...)

**Control de inmigración.** Medidas adoptadas por los Estados para controlar la entrada, el tránsito y la salida de sus territorios de las personas que viajan por vía aérea.

(...)

**Documento de viaje.** Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

(...)

**Evaluación de riesgo.** La evaluación que efectúa un Estado para establecer si una persona deportada puede ser trasladada utilizando servicios aéreos comerciales con o sin acompañamiento de custodias. En la evaluación deberían tenerse en cuenta todos los factores pertinentes, incluidos su salud médica, mental y física que permita su traslado en un vuelo comercial, su consentimiento a viajar, sus patrones de comportamiento y todo antecedente de actos violentos.

(...)

**Inicio del viaje.** El punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona del tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

**Integridad fronteriza.** La observancia, por un Estado, de sus leyes y reglamentos relativos al movimiento de mercancías y personas a través de sus fronteras.

(...)

**Orden de deportación.** Una orden por escrito, expedida por las autoridades competentes de un Estado y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga de ese Estado.

**Orden de retiro.** Una orden por escrito notificada por un Estado a un explotador en cuyo vuelo viajará una persona no admisible para entrar en ese Estado, ordenando al explotador que retire a esa persona de su territorio.

(...)

**Persona deportada.** Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

**Persona documentada inapropiadamente.** Una persona que viaja o intenta viajar con: a) un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido; b) un documento de viaje o un visado falsificado, adulterado o alterado; c) el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

(...)

**Persona no admisible.** Persona a quién le es ~~o le será~~ rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

(...)

**Retiro de una persona.** Acción mediante la cual las autoridades competentes de un Estado, en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir de ese Estado.

(...)

**Zona de tránsito directo.** Zona especial que, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su jurisdicción inmediata, se establece en los aeropuertos internacionales ~~para comodidad y conveniencia del tráfico que se detiene brevemente a su paso por el Estado contratante~~ y donde los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o transbordo sin ser sometidos a medidas de control fronterizo.

(...)

4:3 Durante las deliberaciones relativas a la definición de “Zona de tránsito directo”, algunas delegaciones manifestaron inquietud acerca del hecho de que algunos Estados cobran por expedir visados de tránsito. Por lo que respecta a la definición de “Persona documentada inapropiadamente”, la Reunión departamental convino en que debería incluirse en el Manual FAL previsto información detallada sobre este asunto.

4:4 A continuación la Reunión departamental examinó la nota WP/5, presentada por la Secretaría, que contenía propuestas relativas a SARPS para su inclusión en un nuevo Capítulo 5 del Anexo 9. Estas propuestas también fueron elaboradas por el “Grupo de redacción sobre despacho de pasajeros” establecido por el Grupo de expertos FAL, juntamente con las propuestas para el



Capítulo 1 del Anexo 9. El objetivo del grupo de redacción era abordar los problemas identificados en relatos recibidos por la Secretaría y en las diferencias notificadas por diversos Estados por lo que respecta a los SARPS del Capítulo 3. En la nota de estudio también figuraban recomendaciones adicionales relativas a las personas deportadas, acerca de las cuales actualmente existe muy poca orientación en el Anexo 9.

4:5 La Reunión departamental deliberó con detenimiento en torno a las propuestas relativas al Capítulo 5 que figuraban en el apéndice de la nota WP/5, ocupándose sucesivamente de cada uno de los párrafos. Al mismo tiempo, en el momento oportuno, la Reunión departamental consideró asimismo la nota de estudio WP/77, presentada por la India y la nota de estudio WP/49, presentada por la CAFAC (cuya descripción figura más adelante, en los párrafos 4:7 y 4:12).

4:6 Los párrafos 5.1 y 5.2, así como los párrafos 5.3 a 5.8, inclusive, se adoptaron tras algunas deliberaciones. Se insertó un nuevo párrafo 5.2 *bis* como consecuencia de la propuesta que figura en la nota WP/49, con la adición de una nota para aclarar el significado de “dignidad de las personas”.

4:7 Con referencia a una propuesta para convertir el Método recomendado 5.9 en una norma y la propuesta que figura en la nota WP/77 relativa al elemento costos de la custodia y cuidado de personas no admisibles, existió un amplio intercambio de opiniones. A la luz de las opiniones expresadas y de la norma 3.60 vigente, se acordó, por mayoría de la Reunión departamental, adoptar la propuesta con algunas enmiendas. La segunda propuesta que figura en la nota WP/77 relativa a la custodia física de personas no admisibles ya está comprendida en la expresión “retención oficial”, en el párrafo 15.5 en el adjunto de la nota WP/5.

4:8 Los párrafos 5.10 a 5.13 fueron adoptados sin dificultades, como estaban propuestos. Con respecto al párrafo 5.14.1, la Reunión departamental acordó mantenerlo como método recomendado, aunque un importante número de delegaciones habría deseado elevarlo a norma.

4:9 Con referencia al Método recomendado 5.15, se propuso que, a los fines de compatibilidad con la Norma 5.9, esta disposición se debería elevar a norma. Como una amplia mayoría de delegaciones apoyó esta propuesta, la Reunión departamental acordó hacerlo, y además ponerla a continuación de la Norma 5.9.

4:10 Al examinar la Norma 5.17 propuesta, algunas delegaciones indicaron que esta disposición era contraria a su legislación. Por lo tanto, se propuso un texto intermedio, que la Reunión departamental adoptó, con el acuerdo de que en el Manual FAL se insertarían textos de orientación sobre este tema. Con referencia a la Norma 5.22 propuesta, una delegación anunció que si se adoptaba la norma, notificaría una diferencia.

4:11 En conclusión, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación, después de hacer las enmiendas adecuadas al texto propuesto en el apéndice a la nota WP/5:

**Recomendación A/10—**

**Insértese** el nuevo Capítulo 5 en el Anexo 9 siguiente:

**CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS****A. Generalidades**

5.1 A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones ordenadas de la aviación civil internacional, los Estados contratantes cooperarán mutuamente para resolver con prontitud toda diferencia que surja en el curso de la aplicación de las disposiciones de este Capítulo.

5.2 Los Estados contratantes facilitarán el tránsito de personas que están siendo trasladadas de otro Estado en cumplimiento de las disposiciones de este Capítulo, y brindarán la cooperación necesaria al explotador (a los explotadores) y a la escolta (a las escoltas) que lleven a cabo dicho traslado.

5.2bis Durante el período en que un pasajero no admisible, o una persona que va a ser deportada, estén bajo la custodia de funcionarios del Estado, éstos deberán preservar la dignidad de dichas personas y no adoptar medidas que puedan violar dicha dignidad.

*Nota.— Estas personas deberían ser tratadas de conformidad con las disposiciones internacionales, comprendido el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.*

**B. Personas no admisibles**

~~5.33-58~~ (primera parte) Los Estados contratantes ~~Las autoridades competentes~~ notificarán sin tardanza a los explotadores, por escrito, que una persona ha sido considerada no admisible de conformidad con 3.44 y consultarán a los explotadores con respecto a las posibilidades de traslado.

~~Nota 1.— La persona considerada no admisible será transferida nuevamente a la custodia del explotador que la haya transportado directamente hasta su destino final, o bien, cuando corresponda, a la custodia de uno de los explotadores que la haya transportado hasta uno de los destinos de tránsito.~~

~~Nota 2.— Nada en esta disposición ni en la Nota 1 deberá interpretarse en el sentido de permitir el regreso de una persona que busque asilo en el territorio de un Estado contratante a un país donde su vida o libertad pudieran verse amenazadas por razón de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social o de sus opiniones políticas.~~

~~5.43-58~~ (segunda parte) **Método recomendado.**— Los Estados contratantes, mediante sus autoridades competentes notificarán sin tardanza a los explotadores, que una persona ha sido considerada no admisible y consultarán ~~deberían consultar~~ a los explotadores con respecto a las posibilidades de traslado al plazo que se ha fijado para el traslado de la persona que ha sido considerada no admisible a fin de conceder al explotador el tiempo necesario para facilitar el traslado de la persona utilizando sus propios servicios o haciendo arreglos alternativos para el traslado.

~~Nota 1.— La persona considerada no admisible será transferida nuevamente a la custodia del explotador que la haya transportado directamente hasta su destino final, o bien, cuando corresponda, a la custodia de uno de los explotadores que la haya transportado hasta uno de los destinos de tránsito.~~

*Nota 2.— Nada en esta disposición ni en la Nota 1 deberá interpretarse en el sentido de permitir el regreso de una persona que busque asilo en el territorio de un Estado contratante a un país donde su vida o libertad pudieran verse amenazadas por razón de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social o de sus opiniones políticas.*

5.5 Los Estados contratantes se cerciorarán de que se entregue al explotador la orden de traslado de una persona que ha sido considerada no admisible. La orden de traslado comprenderá, si se tiene conocimiento, el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión.

~~3.59 — El Estado que haya confiscado el documento emitirá en su lugar una carta de envío a la que se adjuntará una fotocopia de los documentos de viaje incautados (si los hubiere) así como cualquier otra información importante, tal como la orden de traslado. La carta de envío y sus adjuntos se entregarán al explotador responsable del traslado de la persona no admisible. Mediante este documento se facilitará información a las autoridades del punto de tránsito o del punto original de embarque. En caso de que la persona considerada no admisible haya perdido o destruido sus documentos de viaje, se emitirá una carta similar.~~

*Nota.— El Apéndice 9 contiene formatos sugeridos de cartas para el traslado de pasajeros documentados indebidamente.*

5.6 Los Estados contratantes que ordenen el traslado de una persona no admisible que haya perdido o destruido sus documentos de viaje, expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9 a) a fin de facilitar información a las autoridades de los puntos de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío, la orden de traslado y toda otra información pertinente se entregará al explotador o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes en el Estado de destino.

5.7 Los Estados contratantes que ordenen el traslado de una persona no admisible cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados de conformidad con 3.46 expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9 b) a fin de facilitar información a las autoridades de los puntos de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de traslado se entregarán al explotador o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.

~~5.83-60.1~~ Los Estados contratantes que Cuando las autoridades públicas tengan razones para creer que una persona declarada no admisible podría oponer resistencia a su traslado, lo notificarán al explotador interesado con la máxima antelación posible a la salida prevista con antelación suficiente de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

*Nota.— Con tal fin, los funcionarios gubernamentales deberían proporcionar servicios de seguridad, cuando corresponda de conformidad con los reglamentos nacionales, o bien el explotador debería utilizar su propio personal de seguridad o contratar, a sus expensas, a las personas que estime competentes.*

5.93-52.2 (segunda parte) **Método recomendado.** — ~~Después de haberse hecho cargo de los pasajeros y tripulación, condicional o incondicionalmente, las autoridades competentes deberían ser responsables de la custodia y cuidado de éstos, hasta que sean admitidos legalmente a entrar en el país, o sean considerados no admisibles y se transfiera nuevamente su custodia al explotador para que éste los transporte fuera del territorio del Estado.~~ El explotador será responsable de los costos de la custodia y cuidado de una persona documentada inapropiadamente desde el momento en que se considera no admisible y se le entrega nuevamente al explotador para su traslado del Estado.

~~5.9 bis~~~~3.5.7~~ **Método recomendado.**— En caso de que se hayan tomado las precauciones mencionadas en ~~3.53~~~~3.33~~ pero, no obstante, la persona no sea admitida ~~admitido el pasajero~~ por problemas de documentación que superen la capacidad del explotador o por razones distintas a documentación indebida, no ~~deberían hacerse directamente~~ se hará responsable al explotador de los gastos relacionados con la retención oficial ~~del pasajero~~ de dicha persona.

~~5.103~~~~62~~ Cuando se rehúse la admisión de una persona y se entregue al explotador para que la transporte fuera del territorio del Estado, no se impedirá que el explotador recobre de dicha persona los gastos de transporte ~~resultantes de su inadmisibilidad~~ relacionados con su traslado.

~~5.113~~~~60~~ Los Estados contratantes se asegurarán de que toda persona considerada no admisible sea transferida nuevamente a la custodia del explotador, quien será responsable de devolverla prontamente. ~~El explotador trasladará a la persona no admisible:~~

- a) al punto donde la persona inició su viaje; o
- b) a cualquier otro lugar donde la persona sea admisible.

~~5.123~~~~63~~ — Los ~~Un~~ Estados contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las una persona trasladada de un Estado donde se la haya considerado no admisibles, si dichas personas hubieran permanecido anteriormente en su inició su viaje en ese territorio antes del embarque, salvo en tránsito directo. Los ~~Un~~ Estados contratantes no harán volver a dichas una personas al país donde se las haya considerado anteriormente no admisibles.

*Nota.*— Con esta disposición no se pretende evitar que las autoridades competentes vuelvan a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la acepta en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea ciudadana o en el que se la pueda aceptar.

~~5.133~~~~63.1~~ Al seguir el procedimiento que figura en ~~3.63~~, cuando una persona que haya sido considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, los ~~Los~~ Estados contratantes aceptarán en su lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las autoridades competentes del Estado contratante donde la persona haya sido considerada no admisible la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con ~~5.6~~ ó ~~5.7~~ como documentación suficiente para proceder al examen de la persona a la que se refiere la carta.

~~3.64~~ — Cuando se haya seguido el procedimiento que figura en ~~3.59~~, los Estados contratantes aceptarán la mencionada carta de envío y no exigirán la presentación del documento de viaje fraudulento, falsificado o imitado en cuestión.

~~5.143~~~~55~~ Los Estados contratantes no impondrán multas a los explotadores cuando ~~pasajeros~~ las personas que llegan o en tránsito resulten ~~documentados indebidamente~~ estar documentadas inapropiadamente, si los explotadores pueden demostrar que tomaron precauciones adecuadas para asegurarse de que los ~~pasajeros~~ dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado de destino receptor.

~~5.14.13~~~~55.1~~ **Método recomendado.**— Cuando, a juicio de las autoridades públicas, los explotadores hayan cooperado satisfactoriamente con ellas en las medidas encaminadas a evitar el transporte de personas ~~documentadas indebidamente~~ no admisibles, por ejemplo de conformidad con los memorandos de acuerdo concertados entre las partes interesadas, los Estados contratantes

*deberían atenuar las multas y penas que de otro modo podrían aplicarse si se hubiese transportado a dichas personas a su territorio.*

5.16 Los Estados contratantes no impedirán la salida de la aeronave de un explotador mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno de los pasajeros que llegan en esa aeronave.

*Nota.— Podría hacerse una excepción de esta disposición si el Estado contratante tiene razones para creer que podría haber un número extraordinariamente alto de personas no admisibles en un vuelo específico.*

~~3.59.1 **Método recomendado.**— Todo Estado contratante debería asegurarse, siempre que sea posible, de que las autoridades competentes que ordenen un traslado, lo notifiquen a las autoridades competentes de los países de tránsito y, cuando convenga, de destino final del viaje previsto.~~

*Nota.— Dicha notificación debería contener la información siguiente:*

~~a) identidad de la persona;~~

~~b) motivo del transporte;~~

~~c) escoltas, de proporcionarse; y~~

~~d) evaluación de los riesgos estimados por las autoridades competentes.~~

~~3.61 Cuando se considera que un pasajero no es admisible y se le devuelve, de conformidad con 3.60, las autoridades competentes que ordenaron el traslado entregarán los documentos de viaje de la persona no admisible (incluyendo las cartas aplicables a la devolución de pasajeros documentados indebidamente) al explotador, o bien, en el caso de las personas escoltadas, al escolta o guardia estatal, que será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.~~

### C. Personas deportadas

5.17 Un Estado contratante que deporta a una persona de su territorio notificará el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación. Los Estados contratantes indicarán a la persona deportada el nombre del Estado de destino.

5.18 Los Estados contratantes que ordenen el traslado de una persona deportada de su territorio se harán cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el traslado.

~~3.66 Todo Estado contratante se asegurará de que se notifique a los explotadores interesados cuando las personas están obligadas a viajar por orden oficial de las autoridades competentes de que deben abandonar dicho Estado. Las autoridades públicas notificarán a los explotadores con antelación suficiente de modo que puedan tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.~~

*Nota.— La información que las autoridades competentes proporcionarán a los explotadores, con sujeción a la legislación nacional sobre privacidad, será la siguiente:*

- ~~nombre de la persona deportada;~~
- ~~razones de la deportación;~~
- ~~nombres del personal de escolta/guardia;~~
- ~~persona dispuesta o renuente a viajar; y~~
- ~~toda otra información que permita a los explotadores evaluar el riesgo de posible peligro para la seguridad del vuelo.~~

~~Para cerciorarse de que existe la debida coordinación en las especificaciones sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.~~

5.19 Al hacer los arreglos con el explotador para el traslado de una persona deportada, los Estados contratantes pondrán a disposición de éste una copia de la orden de deportación y la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar, 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:

- a) una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado contratante lo permite;
- b) la buena disposición o la renuencia de la persona deportada a viajar;
- c) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado y toda otra información pertinente que permita al explotador evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
- d) los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

~~Nota.— Para cerciorarse de que existe coordinación en las normas sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.~~

5.20 Al hacer arreglos para el traslado de una persona deportada al Estado de destino, los Estados contratantes utilizarán, en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas.

5.21 Cuando se presente a la persona deportada para su traslado, el Estado contratante se asegurará que se suministre al explotador toda la documentación oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o de destino.

5.22 Un Estado contratante admitirá en su territorio a sus nacionales que hayan sido deportados de otro Estado.

5.23 Un Estado contratante dará consideración especial a la admisión de una persona deportada de otro Estado, que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro de su territorio.

5.24 Al determinar que una persona deportada debe ser escoltada y el itinerario comprende una parada de tránsito en un Estado intermedio, los Estados contratantes se cerciorarán de que la escolta (las escoltas) permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan convenido en arreglos alternativos adecuados, antes de la llegada, entre las autoridades y el explotador participante en el lugar de tránsito.

~~3.67 Todo Estado contratante se asegurará, de que las autoridades competentes que ordenen la deportación, notifiquen los planes de transporte a las de los Estados de tránsito y, de ser aconsejable, a las de los países de destino.~~

#### D. Obtención de un documento de viaje sustitutivo

5.25 Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el traslado y la aceptación de la persona en su destino, el Estado que ordena el traslado proporcionará toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento.

*Nota.— A fin de aclarar la aplicación de esta Norma, véase la Norma 5.13.*

~~5.263-68~~ Todo Estado contratante, cuando reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar la devolución de uno de sus nacionales, responderá a tal petición dentro de un plazo razonable y a los 30 días de efectuada la solicitud, a más tardar, bien expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando en forma satisfactoria para el Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales.

~~5.273-69~~ Los Estados contratantes no exigirán para la expedición de esos documentos de viaje que la firma de la persona interesada figure en la correspondiente solicitud.

~~5.283-70~~ Cuando un Estado contratante haya determinado que la persona para la que se solicitó el documento de viaje es uno de sus nacionales pero no pueda expedir el pasaporte correspondiente dentro del plazo de 30 días de efectuada la solicitud, el Estado expedirá un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en dicho Estado.

~~5.293-71~~ Los Estados contratantes no impedirán el regreso de uno de sus nacionales revocándole la nacionalidad y convirtiéndolo así en apátrida, sin consultar con el Estado que ordenó el traslado de dicha persona.

4:12 La Reunión departamental examinó la nota WP/49, presentada por la CAFAC, en la que se destacaba el respeto de los derechos humanos de las personas no admisibles y deportadas y se proponía una nueva norma para incluirla en el Capítulo 5, teniendo en consideración esos derechos. La Reunión departamental expresó firme apoyo a esta propuesta y acordó incluirla en el Capítulo 5, a continuación de la Norma 5.2, como figura en el Apéndice de la nota WP/5. La Reunión departamental acordó incluir también una nota que se refería al Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, de las Naciones Unidas, a fin de dilucidar la nueva disposición.

4:13 En la nota WP/26, la CEAC presentaba las etapas y los principios sobre los que debería basarse la elaboración de un Manual FAL de la OACI a fin de facilitar y mejorar la comprensión y aplicación del Anexo 9. La nota se concentraba en cuestiones que incluían el control del fraude de los documentos de viaje, la prevención de la migración ilegal y la gestión de riesgos.

4:14 La Reunión departamental acordó que para los Estados es muy importante que el Manual FAL esté disponible. Dado que hay muchas formas de aplicar los SARPS del Anexo 9, el Manual debería proporcionar varias opciones teniendo en cuenta las prácticas de todos los Estados. Se señaló a la atención de la reunión los textos ya existentes preparados por otros organismos. Por lo que se refiere a la composición del grupo de redacción, la Reunión departamental acordó que todas las regiones debían estar representadas. Por consiguiente, la Reunión departamental adoptó la recomendación que sigue, con referencia también a las notas WP/40 y 35 (véase más adelante):

**Recomendación B/12—**

Se recomienda que:

La OACI establezca un grupo de redacción del Manual FAL bajo la égida del grupo de expertos FAL para elaborar paso a paso el Manual FAL que contenga los textos de orientación necesarios, empleando también textos pertinentes tales como las directrices y el código de conducta del Grupo IATA Grupo de trabajo de autoridades de control (CAWG).

4:15 En la nota WP/40, el Reino Unido proponía que el código de conducta del Grupo IATA/CAWG para funcionarios de enlace de inmigración se incorporara en el Manual FAL de la OACI. En la nota WP/35, la IATA proponía que las directrices del Grupo IATA/CAWG para pasajeros no admisibles se incorporaran en el Manual. La Reunión departamental acordó que estos documentos se tendrían en cuenta al elaborar el Manual.

4:16 En la nota WP/59, la ITF proponía medios mediante los cuales los objetivos de facilitación de la OACI pueden conciliarse de manera más completa con las obligaciones más amplias de los Estados para proteger los derechos de los refugiados, de quienes solicitan asilo y de las personas deportadas.

4:17 La Reunión departamental examinó esta nota de estudio junto con las propuestas presentadas en la nota WP/35 y adoptó la siguiente recomendación:

**Recomendación B/13—**

Se recomienda que:

Se alienta a la OACI y a todas las partes a integrar las medidas de facilitación y las obligaciones más amplias de los Estados para proteger los derechos de los refugiados, de quienes solicitan asilo y de las personas deportadas, de modo que nadie sea devuelto a un lugar en el que su vida o sus libertades estén amenazadas. Se alienta a los Estados a trabajar, a escala nacional e internacional, en cooperación con los interesados, incluidos los explotadores y empleados, así como con otras partes interesadas, incluidas la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), para elaborar protocolos y procedimientos relativos a normas de custodia y cuidado y a otros asuntos relativos a la aplicación de medidas de interceptación y control.

4:19 La Reunión departamental también tomó nota de los documentos IP/27 y 28 presentados por Turquía sobre informes del país actualizados sobre la migración ilegal y el tráfico de seres humanos.

-----



**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/11 —**

**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/12 —**

**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/13 —**

**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.

<b>Tarea del Programa FAL de aeropuerto</b>	<b>SARPS del Anexo 9 (11ª Edición)</b>
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
<b>¡No olvidar la carga!</b> 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.<sup>1</sup>

---

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

<b>Mandato del Convenio de Chicago</b>	<b>Tareas para la aplicación</b>
<p><b>Artículo 10</b> — <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. ....</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Establecer aeropuertos aduaneros y abrir nuevos en la medida necesaria.</li> <li>– 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.</li> <li>– Hacer los arreglos necesarios para los servicios de inspección fronteriza en los aeropuertos aduaneros.</li> </ul>
<p><b>Artículo 13</b> — <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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> <li>– Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando.</li> <li>– 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.</li> </ul>
<p><b>Artículo 14</b> — <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. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>
<p><b>Artículo 22</b> — <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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
<p><b>Artículo 23</b> — <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 ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> <li>– 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></li> </ul>
<p><b>Artículo 37</b> — <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 ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI.</li> <li>– Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de asegurar que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9.</li> </ul>
<p><b>Artículo 38</b> — <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. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> </ul>

### 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 de una persona autorizada, 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”.

-----



**Cuestión 6 del orden del día: Reglamentos sanitarios internacionales (RSI)**

6:1 En el marco de esta cuestión del orden del día se presentaron las siguientes notas de estudio: WP/32 (Secretaría), WP/33 (Secretaría), WP/18 (Secretaría), WP/29 (Secretaría), WP/61 (Estados Unidos), WP/67 (China y Singapur), WP/85 (IATA), WP/69 (ITF), WP/70 (ITF) y WP/88 (ACI). Había también tres notas de información: IP/6 (Disinsection of aircraft, presentada por la Secretaría), IP/29 (Contact tracing after a posible exposure to a disease of public health significance aboard an aircraft, presentada por los Estados Unidos) e IP/34 (Non-pesticidal disinsection of aircraft, presentada por los Estados Unidos). La Organización Mundial de la Salud (OMS) hizo una presentación sobre su labor en materia de salud pública, en particular sobre enfermedades infecciosas. La Reunión departamental tomó nota de la provechosa labor al respecto realizada por la OMS.

6:1.1 En la nota WP/32 la Secretaría exponía tanto en términos generales como específicos la reciente labor realizada por la OACI en la elaboración de medidas para impedir la difusión de enfermedades contagiosas mediante el transporte aéreo. Esto incluía la colaboración de la OACI con la Organización Mundial de la Salud y varios Estados contratantes. En la nota se describían ocho medidas de protección examinadas durante la labor sobre la evaluación de cinco aeropuertos internacionales y contenía sus observaciones. Se informó además a la Reunión departamental de cuatro importantes iniciativas que se están evaluando juntamente con la OMS, la IATA y el ACI y se invitó a convenir en que estas actividades debían llevarse a cabo. Asimismo, se invitó a la Reunión departamental a recomendar que las medidas de protección contra el SRAS y el proyecto de plan de contingencia que habría de elaborarse se publicaran en la forma de texto de orientación de la OACI.

6:1.2 En los debates que siguieron, algunas delegaciones opinaron que la nota WP/32 debía examinarse junto con la WP/85. Por consiguiente, la Reunión departamental examinó ambas notas al mismo tiempo. Con respecto a la nota WP/85, la Reunión departamental convino en que la tarjeta de localización de pasajeros (PLC) sugerida por la IATA y el modelo de formato que figuraba en el Apéndice de la nota constituían una iniciativa positiva. Sin embargo, algunas delegaciones expusieron sus inquietudes acerca de que la PLC suponía cuestiones relativas al costo, la privacidad de los datos y el uso y almacenamiento de información. La Reunión departamental alentó a la IATA a que, en cooperación con otras organizaciones pertinentes, mejorara la tarjeta haciéndola más simple y fácil de usar. Debería hacerse todo lo posible para tener a bordo una cantidad suficiente de PLC. Reconociendo la importancia del tiempo en esta cuestión, el trabajo definitivo de la IATA se someterá lo antes posible al Comité de Transporte aéreo de la OACI para un examen más a fondo y su aprobación y aplicación.

6:1.3 Con respecto a la nota WP/32, la Reunión departamental opinaba que se debía alentar las actividades sugeridas y que estas debían continuar. Sin embargo, se aclaró que la elaboración de un marco normalizado para el plan armonizado para contingencias del párrafo 5.1, apartado b) no debía ser responsabilidad del explotador de aeropuertos sino del Estado en cuestión. La Reunión departamental señaló además que la sugerencia formulada por un Estado, es decir, que las ocho medidas de protección contra el SRAS recomendadas, elaboradas bajo los auspicios de la OACI debían ser tratadas en la Parte 7 del Doc 9137 (*Manual de servicios de aeropuertos*). Se sugirió que la labor de la OACI a este respecto debería basarse en la experiencia adquirida o en la metodología para medidas preventivas y procedimientos para hacer frente a las enfermedades contagiosas. Sin embargo, se acordó que estas medidas deberían publicarse en los textos de orientación de la OACI sobre facilitación.

6:1.4 En la nota WP/61 Estados Unidos presentó un punto de vista conceptual de las ventajas de la desinsectación de aeronaves sin utilizar pesticidas, mediante una técnica en la que se emplea una cortina de aire, e invitaba a considerar la de opción de una nueva norma para incluirla en

el Anexo 9. La mayoría de las delegaciones opinaron que el examen de estas propuestas debían hacerse sobre la base de que sería un método recomendado y no una norma. La Reunión departamental examinó el texto propuesto a este respecto según figuraba en el Flimsy núm. 5, que preveía que los Estados contratantes permitirán, con sujeción a sus reglamentos nacionales y a la aprobación de la Organización Mundial de la Salud, la aplicación de métodos de alternativa para la desinsectación de aeronaves que hayan demostrado ser por lo menos tan eficaces como los métodos y tratamientos de desinsectación con productos químicos aprobados por la Organización Mundial de la Salud. La reunión opinaba que la esencia del texto sugerido estaba adecuadamente cubierta en la Norma 2.24 y decidió que la disposición actual sería suficiente, con las modificaciones indicadas en el párrafo que sigue.

6:1.5 Después del debate, la Reunión departamental acordó revisar la Norma 2.24 como sigue:

**Recomendación A/14 –**

Cuando se requiera la desinsectación, el Estado contratante autorizará o aceptará únicamente aquellos métodos, sean químicos o no, o insecticidas que están recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

*Nota.– Esta disposición no excluye la prueba y el ensayo de otros métodos para aprobación en última instancia por la Organización Mundial de la Salud.*

6:1.6 En la nota WP/67, China y Singapur presentaron a la Reunión departamental la labor llevada a cabo para impedir la propagación del SRAS en los viajes por avión y señalaron a la atención de la reunión la necesidad de proporcionar orientación a los Estados contratantes para hacer frente a futuros brotes de enfermedades infecciosas, incluidos el SRAS. A este respecto, se invitó a la OACI a tomar el liderazgo de la labor relacionada con la elaboración de una política de reglamentación.

6:1.7 Hubo amplio apoyo de lo solicitado y la Reunión departamental acordó que la OACI debería tomar el liderazgo en la elaboración de textos de orientación, en estrecha cooperación con los organismos pertinentes, tales como ACI, IATA y OMS, para elaborar medidas de protección contra enfermedades infecciosas y las directrices para la aplicación de un plan armonizado de respuesta por etapas para contingencias en los aeropuertos a fin de impedir la propagación de enfermedades infecciosas en los viajes por avión. Al hacerlo, la OACI tendrá en consideración tanto la nota WP/33 como la WP/67.

6:1.8 Al examinar las notas WP/69 y 70 y las revisiones a las mismas propuesta en el Flimsy núm. 6, presentado por la ITF, la Reunión departamental tomó nota de que en ambos documentos se proponían recomendaciones de Tipo B. Con respecto a la nota WP/70, la Reunión departamental opinó que el contenido era de naturaleza muy técnica y que no tenía una relación directa con la facilitación. Por lo tanto, se acordó que la nota WP/70 se remitiría al Consejo de la OACI con una solicitud para que dicho órgano la remitiera a la Comisión de Aeronavegación para su examen.

6:1.9 Con respecto a la nota WP/69, la Reunión departamental adoptó las siguientes recomendaciones:

**Recomendación B/14 –**

Se alienta firmemente a los Estados a aplicar las normas sobre desinsectación de aeronaves contenidas en el Anexo 9, en particular para limitar el requisito de desinsectación a las operaciones de aeronaves que constituyen una amenaza (2.22), y a examinar sus requisitos y a modificarlos cuando haya una necesidad demostrable (2.23).

**Recomendación B/15 –**

Invita a la OACI a asumir una función de liderazgo, trabajando con los Estados contratantes, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros interesados, incluyendo la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), para aclarar el propósito de las normas actuales sobre desinsectación de aeronaves y elaborar textos de orientación que sean específicos y apropiados para las aeronaves comerciales, a fin de minimizar la exposición a insecticidas en la cabina y en el puesto de pilotaje.

**Recomendación B/16 –**

Se alienta a la OACI a coordinar urgentemente con los Estados contratantes y la Organización Mundial de la Salud (OMS) para evaluar y documentar las evaluaciones de la eficacia, factibilidad y eficacia en función de los costos de las alternativas a los métodos químicos de desinsectación actualmente aceptados y, cuando corresponda, para registrar la aprobación de dichas alternativas.

6:1.10 En la nota WP/88 presentada por el ACI, se señaló a la atención de la Reunión departamental la correlación entre los aeropuertos y la revisión del Reglamento Sanitario Internacional (RSI) de la OMS. En la nota se sostenía que no debería esperarse que los explotadores de aeropuertos apliquen por sí mismos medidas de protección contra enfermedades infecciosas. A este respecto, el ACI estaba dispuesto a trabajar tanto con la OMS como con la OACI para producir directrices coordinadas y acordadas. En la nota se aludía a la WP/33 de la Secretaría y se invitaba a la Reunión departamental a adoptar los principios generales para un plan armonizado de respuesta por etapas para contingencias en los aeropuertos que la misma contenía.

6:1.11 La Reunión departamental estuvo de acuerdo en que no debía pedirse a los explotadores de aeropuertos que asumieran solos la responsabilidad por medidas de protección contra enfermedades infecciosas y que la salud pública debía considerarse del mismo modo que la seguridad y protección del público.

6:1.12 La Reunión departamental examinó la nota WP/18 presentada por la Secretaría, sobre la responsabilidad legal de los Estados y las líneas aéreas en la prevención de la propagación de enfermedades transmisibles. En la nota se describían las medidas adoptadas por la OACI en respuesta al brote de síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) y contenía comentarios sobre la responsabilidad que compete a los Estados en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y a las líneas aéreas en el marco de los principios generales del common law.

6:1.13 La Reunión departamental opinó que esta nota debería examinarse en el marco de la diligencia con que deberían actuar los Estados y las líneas aéreas para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles y no bajo los aspectos jurídicos de la responsabilidad. La Reunión departamental observó que las líneas aéreas deberían asegurar que el transporte se realiza de un modo seguro, sano y sanitario para todos los pasajeros y los miembros de la tripulación. Además, los

servicios e instalaciones ofrecidos por la línea aérea no solo deberían incluir aire limpio en la cabina, sino también equipo apropiado, cabinas limpias y lavabos bien provistos, botiquín médico y tripulantes adecuadamente capacitados para ayudar a los pasajeros.

6:1.14 La Reunión departamental acordó remitir este asunto al Consejo de la OACI con una solicitud de que el Comité Jurídico examinara los aspectos legales. El grupo de expertos FAL debería considerar los aspectos de facilitación a fin de incluir el texto pertinente en el Manual de facilitación.

6:1.15 En la nota WP/33 la Secretaría ofrecía información sobre un plan armonizado de respuesta por etapas para contingencias en los aeropuertos que incluía directrices para ayudar a los aeropuertos en caso de que vuelva a producirse un brote de SRAS o un brote de otra enfermedad transmisible que constituye una amenaza para la salud pública.

6:1.16 Con respecto a la nota WP/33, la Reunión departamental acordó que el modelo de un plan armonizado de respuesta por etapas para contingencias presentado en dicha nota era útil y apropiado y que se debería elaborar aún más. Se sugirió que entre los hechos que podrían requerir la aplicación de un plan como ese estaría la notificación de un caso de sospecha de enfermedad infecciosa contagiosa a bordo de una aeronave que llega a un país.

6:1.17 Se aclaró que la principal responsabilidad respecto a un plan de contingencia correspondía a las autoridades de salud pública, aunque la administración aeroportuaria desempeñaría una función de coordinación importante en la aplicación del plan.

6:1.18 Se aclaró también que la aplicación de las ocho medidas contra el SRAS, mencionadas en los párrafos 5.2.1, apartado b), y 5.2.2, apartado b), sólo sería pertinente en el caso de un resurgimiento del SRAS. La OMS determinaría las medidas que habrán de adoptarse en caso de un brote de otra enfermedad contagiosa.

6:1.19 Se acordó que la descripción del modelo se publicaría en el texto de orientación de la OACI y que se estudiaría su posible inclusión en el *Manual de planificación de aeropuertos*. Entre tanto, podría publicarse una circular al respecto.

-----

**Cuestión 7 del orden del día: Asistencia a las víctimas de accidentes**

7:1 La Reunión departamental examinó las notas de estudio siguientes en el marco de esta cuestión del orden del día: WP/11 y 29 (Secretaría), WP/72 (República de Corea) y WP/45 (IAOPA).

7:2 En la nota WP/11, presentada por la Secretaría, se describía la labor de la OACI con respecto a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, y a la necesidad de preparar SARPS para facilitar el viaje internacional de personas directamente relacionadas con un accidente. En la nota se proponía añadir una nueva sección al Capítulo 8 del Anexo 9 con nuevos SARPS que complementarían las resoluciones de la Asamblea y los textos de orientación vigentes al respecto.

7:2.1 En las deliberaciones, algunos Estados expresaron que preferirían ver la norma propuesta acerca del requisito de otros documentos de viaje aparte de los pasaportes como recomendación que se refundiera con la recomendación sobre expedición de visados. La Reunión departamental aprobó esta enmienda y algunos cambios menores respecto del texto sugeridos por otros Estados.

7:2.2 La Reunión departamental también aceptó la propuesta de la República de Corea, presentada en la nota WP/72, con las enmiendas sugeridas por algunos Estados, en cuanto a que se insertara una referencia a los Estados adyacentes, cuando corresponda, en el texto de los SARPS propuestos de la nota WP/11.

7:3 En consecuencia, la Reunión departamental formuló la recomendación siguiente:

**Recomendación A/15 —**

**Insértese** el texto siguiente en el Capítulo 8 del Anexo 9:

**“Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares**

- a) El Estado del suceso de un accidente de aviación y los Estados adyacentes harán arreglos para facilitar la entrada temporal en sus territorios, de los familiares de las víctimas de los accidentes de aviación.
- b) El Estado del suceso y los Estados adyacentes también harán arreglos para facilitar la entrada temporal en sus territorios de representantes autorizados del explotador cuya aeronave ha sufrido el accidente, o del asociado en una alianza con el explotador, para permitir que presten asistencia a los sobrevivientes y a sus familiares, a los familiares de las víctimas fallecidas en el accidente y a las autoridades competentes en esos Estados.

*Nota.— Los acuerdos de compartición de códigos y otros acuerdos de alianza similares requieren algunas veces que los socios en las alianzas actúen como “primer respondedor” en nombre del explotador perjudicado en caso de que el socio en la alianza pueda llegar al lugar del accidente más rápidamente que el explotador perjudicado.*

- c) **Método recomendado.**— *Al efectuarse los arreglos necesarios para la entrada de las personas mencionadas en a), el Estado del suceso y los Estados adyacentes no deberían exigir más documentos de viaje que un pasaporte o un documento de viaje de emergencia expedido específicamente a dichas personas para permitirles viajar a esos Estados. En los casos en que el Estado del suceso del accidente y los*

*Estados adyacentes exijan visados de entrada para las personas mencionadas en los párrafos a) o b), los mismos deberían acelerar la expedición de dichos visados.*

- d) Los Estados contratantes harán los arreglos para expedir documentos de viaje de emergencia, cuando sea necesario, a sus nacionales sobrevivientes del accidente.
- e) Los Estados contratantes prestarán toda la asistencia necesaria, tal como hacer los arreglos para el transporte y el despacho de aduanas para la repatriación de los restos mortales a sus países de origen, a solicitud de los familiares de los fallecidos o del explotador de la aeronave que ha sufrido el accidente.”

7:4 La Reunión departamental convino además en que la Secretaría debería confirmar que todas las entidades mencionadas en los Anexos 12 y 13 estén contempladas en las disposiciones previstas en esta sección del Anexo y que en el Manual FAL debería incluirse una explicación, con respecto al párrafo c), sobre los métodos que generalmente se utilizan a escala mundial en los procedimientos de expedición de visados de emergencia. La Secretaría cumplirá con lo solicitado, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Capítulo 8 del Anexo 9.

7:5 La Reunión departamental examinó la nota WP/45, presentada por IAOPA, en la que figuraba una propuesta para enmendar el Método recomendado 2.42 actual a fin de incorporar un objetivo establecido, similar a aquel de los párrafos 3.28 y 3.31, por un plazo máximo para completar los trámites de llegada/salida, en la aviación general.

7:5.1 La Reunión departamental aceptó, con enmiendas menores, la propuesta de la nota WP/45 y formuló la recomendación siguiente:

**Recomendación A/16 —**

**2.42 Método recomendado.**— *En los aeropuertos internacionales en los que se efectúan operaciones de la aviación general internacional, los Estados contratantes deberían disponer lo necesario para que los servicios de inspección y de despacho fronterizos sean de nivel adecuado para dichas operaciones. Los Estados contratantes, en cooperación con los explotadores, la administración aeroportuaria y las autoridades del aeropuerto, deberían fijar como objetivo un plazo máximo de 60 minutos para completar todos los trámites requeridos de salida/llegada, incluyendo las medidas de seguridad de la aviación para una aeronave que no requiere más que la tramitación normal, calculándose dicho plazo desde el momento en que el miembro de la tripulación presenta la aeronave al primer punto de tramitación del aeropuerto.*

*Nota.— En los “trámites de llegada/salida requeridos” que habrán de completarse en el plazo de 60 minutos deberían incluirse las medidas de seguridad de la aviación, y, cuando corresponda, la recaudación de derechos aeroportuarios y otros gravámenes y las medidas de control fronterizo.*

7:6 Las IP siguientes se presentaron a título informativo: IP/8 e IP/13 presentadas por la Secretaría, en relación con una guía para someter diferencias por lo que respecta al Anexo 9 y la situación de la labor de la OACI en cuanto al Manual de facilitación, respectivamente.