



| ICAO

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN (FALP)

NOVENA REUNIÓN

Montreal, 4–7 de abril de 2016

INFORME

CARTA DE ENVÍO

Al presidente del Comité de Transporte Aéreo

Del presidente del Grupo de expertos sobre facilitación

Tengo el honor de someterle adjunto a la presente el informe de la novena reunión del Grupo de expertos sobre facilitación, celebrada en la Sede de la OACI, en Montreal, del 4 al 7 de abril de 2016.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Wong', written in a cursive style.

Presidente del Grupo de expertos
sobre facilitación

Montreal, 7 de abril de 2016

ÍNDICE

Carta de envío

Índice i-1

Introducción

Generalidades..... ii-1

Atribuciones..... ii-1

Orden del día..... ii-1

Asistentes..... ii-2

Apertura de la reunión ii-2

Mesa y secretaría ii-3

Idiomas y documentación ii-3

Informe de la reunión

Cuestión 1: Novedades recientes en materia de facilitación en la OACI..... 1-1

Cuestión 2: Novedades recientes en materia de facilitación en las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales 2-1

Cuestión 3: Enmiendas del Anexo 9..... 3-1

Apéndice a la Cuestión 3 3A-1

Cuestión 4: Informe del Grupo de trabajo sobre textos de orientación..... 4-1

Cuestión 5: Aplicación del Anexo 9 5-1

Cuestión 6: Otros asuntos..... 6-1

Apéndice A: Observaciones iniciales del presidente del Comité de Transporte Aéreo..... A-1

Apéndice B: Lista de participantes B-1

Apéndice C: Lista de notas de estudio y notas de información C-1

INFORME DE LA NOVENA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN (FALP)

Montreal, 4 - 7 de abril de 2016

INTRODUCCIÓN

Generalidades

1. La novena reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/9) se celebró en la Sede de la Organización, en Montreal, del 4 al 7 de abril de 2016.

Atribuciones

2. Las atribuciones del Grupo de expertos FAL son:
- a) estudiar la información proveniente de las reuniones FAL de área, de los contactos de facilitación y de la Secretaría para formular recomendaciones sobre adiciones o enmiendas de los SARP o textos de orientación, teniendo en cuenta las novedades en la tecnología aplicable, los problemas actuales y las necesidades futuras de mejora de la eficiencia y efectividad de los procedimientos de inspección fronteriza y de otros procedimientos de control en los aeropuertos.
 - b) proporcionar información que la Secretaría pueda usar para desarrollar instrumentos de gestión (por ejemplo un manual) y otros textos de orientación para ayudar a los Estados a aplicar el Anexo 9.
 - c) elaborar propuestas para consideración en las reuniones departamentales FAL.
 - d) realizar otras tareas que le asigne el Comité de Transporte Aéreo.

Orden del día

3. El Comité de Transporte Aéreo fijó el orden del día de la reunión, que comprendía las siguientes cuestiones (presentadas en la nota FALP/9-WP/1):

Cuestión 1: Novedades recientes en materia de facilitación en la OACI

Se informará al Grupo de expertos de las novedades en materia de facilitación producidas en la OACI desde su octava reunión, en particular los resultados del Foro Mundial de la Aviación de la OACI (23-25 de noviembre de 2015) y de la vigésimo séptima reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (14-18 de marzo de 2016).

Resultado previsto: Elaboración de recomendaciones sobre las actividades prioritarias del programa de trabajo del Grupo de expertos sobre facilitación para su examen por el Comité de Transporte Aéreo (ATC).

Cuestión 2: Novedades recientes en materia de facilitación en las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales

Se informará al Grupo de expertos de las novedades en materia de facilitación producidas en las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, en particular sobre la Resolución 2178 (2014) del Consejo de Seguridad y los datos sobre los pasajeros.

Resultado previsto: Recomendaciones sobre actividades prioritarias del programa de trabajo del Grupo de expertos sobre facilitación para su examen por el Comité de Transporte Aéreo (ATC).

Cuestión 3: Enmiendas al Anexo 9

El Grupo de expertos examinará las propuestas de normas y métodos recomendados (SARP) adicionales/revisados en relación con la Enmienda 26 del Anexo 9 sobre Información anticipada sobre los pasajeros (API), documentos de viaje y menores no acompañados, entre otros temas.

Resultado previsto: Propuestas de enmienda del Anexo 9.

Cuestión 4: Informe del Grupo de trabajo sobre textos de orientación

Se proporcionará al Grupo de expertos información actualizada sobre la labor en curso de su Grupo de trabajo sobre textos de orientación (WGGM), encargado de la revisión en profundidad de los Documentos 9957 (*Manual de facilitación*) y 9636 (*Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*), así como la elaboración de nuevos textos de orientación sobre los “procesos de autoservicio de pasajeros” y la “mejora del intercambio de información relativa a los requisitos de los datos sobre los pasajeros”.

Resultado previsto: Informes de situación sobre propuestas de textos de orientación adicionales y enmendados.

Cuestión 5: Aplicación del Anexo 9

Se invitará a los Estados participantes en el Grupo de expertos a proporcionar presentaciones sobre la aplicación de los SARP del Anexo 9, en consonancia con la campaña “Ningún país se queda atrás” (NCLB) de la OACI, y a facilitar información para reforzar las actividades de la OACI encaminadas a prestar asistencia a los Estados para la aplicación del Anexo 9.

Resultado previsto: Recomendaciones para contribuir a velar por la aplicación de los SARP del Anexo 9 y mejorar su armonización a nivel internacional.

Cuestión 6: Otros asuntos

Se invitará al Grupo de expertos a examinar otros asuntos relativos al Programa de facilitación de la OACI.

Resultado previsto: Recomendaciones sobre medidas encaminadas a seguir mejorando la facilitación del transporte aéreo.

Asistentes

4. En los **113** asistentes que asistieron a la reunión cabe incluir:

63 miembros del Grupo de expertos, suplentes y asesores de **23** Estados Miembros;

33 observadores y asesores de **20** Estados Miembros; y
16 observadores y asesores de **7** organizaciones internacionales.

5. En el **Apéndice A** figura la lista íntegra de participantes.

Apertura de la reunión

6. El presidente del Comité de Transporte Aéreo, Sr. Victor Manuel Aguado, inauguró la reunión. El jefe de la Sección de facilitación (FAL), Dr. Narjess Abdennebi, dio la bienvenida a los participantes a la ciudad de Montreal y presentó a los miembros de la Secretaría.

Mesa y secretaría

7. El Grupo de expertos eligió al Sr. Norberto Luongo, miembro del Grupo designado por Argentina, para presidir la reunión, y al Sr. Urs Haldimann, miembro del Grupo designado por Suiza, como vicepresidente de la misma.

8. El Sr. Jitendra Thaker, especialista en facilitación de la Sección de facilitación (FAL), desempeñó la función de secretario de la reunión con el apoyo del Sr. Shohhei Kagawa, especialista técnico de la Sección FAL.

Idiomas y documentación

9. La Subdirección de Idiomas y Publicaciones proporcionó servicios de interpretación en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso bajo la coordinación del Sr. Vincent Smith, director de Administración y Servicios.

10. La lista de la documentación preparada para la reunión figura en el **Apéndice B**.

— — — — —

Cuestión 1: Novedades recientes en materia de facilitación en la OACI**1.1 DOCUMENTACIÓN**

1.1.1 El secretario expuso las novedades en materia de facilitación producidas en la OACI desde la octava reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/8), que tuvo lugar del 24 al 27 de noviembre de 2014, y presentó brevemente el Programa de facilitación, en particular el Anexo 9 — *Facilitación* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

1.2 ANÁLISIS

1.2.1 Durante su presentación, el secretario hizo hincapié en los avances relativos a las actividades de auditoría del Anexo 9, en particular las siguientes decisiones del Consejo: que se mantuvieran los actuales métodos del Enfoque de observación continua - Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP-CMA) y del Enfoque de observación continua del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (CMA del USOAP); que la Secretaría adaptara constantemente las Preguntas del protocolo (PQ) del USAP-CMA y del CMA del USOAP para reflejar las disposiciones adicionales o enmendadas del Anexo 9 relacionadas con la seguridad o la seguridad operacional; que la Secretaría prosiguiera las actividades encaminadas a promover la aplicación del Anexo 9; que se difundiera una comunicación a los Estados para alentarles a cumplimentar la lista de verificación del cumplimiento en línea del Anexo 9. La Secretaría también informó al Grupo de expertos de que las propuestas de Normas y métodos recomendados (SARP) adicionales o revisados relativas al Anexo 9 han de acompañarse de una lista de tareas para la aplicación, de una descripción de los textos de orientación y de las evaluaciones del impacto.

1.2.2 La Secretaría informó al Grupo de expertos de que todos los derechos, títulos e intereses relativos a la propiedad intelectual ideada, generada, establecida o desarrollada por el Grupo de expertos FAL y sus Grupos de trabajo (ya sea de forma colectiva o individual por cada miembro) corresponderán única y exclusivamente a la OACI, salvo si dicha Organización decidiera, de modo tácito y expreso, transferirlos parcial o íntegramente.

1.2.3 El presidente pidió a los participantes que evitaran debatir los temas abordados durante la reunión con personas que no formaran parte de sus correspondientes gobiernos u organizaciones, habida cuenta del posible carácter confidencial de los asuntos tratados en la reunión.

Cuestión 2: Novedades recientes en materia de facilitación en las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales**2.1 DOCUMENTACIÓN**

2.1.1 El secretario expuso las novedades en materia de facilitación producidas en las Naciones Unidas (ONU) y otras organizaciones internacionales desde la octava reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/8).

2.1.2 El observador del Equipo supervisor del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas sobre el ISIL (Da'esh)/Al-Qaida/Grupos talibanes expuso las oportunidades y dificultades relativas a la aplicación de las Resoluciones del Consejo de Seguridad sobre las prohibiciones a Al-Qaida y sus asociados.

2.2 ANÁLISIS

2.2.1 El secretario hizo hincapié en las novedades producidas en las Naciones Unidas en lo concerniente al intercambio de datos sobre los pasajeros, especialmente la información anticipada sobre los pasajeros (API), desde la adopción de la Resolución 2178 (2014) por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en septiembre de 2014. También informó al Grupo de expertos de las novedades en el Comité conjunto de contacto sobre información anticipada sobre los pasajeros / registro de nombres de los pasajeros de la Organización Mundial de Aduanas/OACI/Asociación del Transporte Aéreo Internacional producidas desde la octava reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/8).

2.2.2 El observador del Equipo Supervisor del Comité del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas relativo a su Resolución 1267, al describir las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad para la cooperación con la OACI, y aquellas que constituyen la base jurídica de las prohibiciones de viaje y la congelación de activos incautados a ISIL/Al-Qaida y a sus grupos afines, así como de los diversos instrumentos de aplicación relativos a esas resoluciones, propuso nuevas medidas que la OACI podría examinar para abordar los temas planteados en el marco de las resoluciones.

— — — — —

Cuestión 3: Enmiendas del Anexo 9

3.1 DOCUMENTACIÓN

3.1.1 En la nota de estudio WP/2 la Secretaría propuso sustituir las referencias a la palabra “pasaporte” por la expresión “documento de viaje” en parte de las normas y métodos recomendados (SARP) y de los Apéndices 9 (2) y 12 del Anexo 9 con el propósito, entre otros, de alentar a los Estados Miembros a dar a las solicitudes de expedición de todos los documentos de viaje los mismos niveles de servicio o procesos de tramitación que actualmente se da a los pasaportes, a fin de normalizar y simplificar el lenguaje empleado en los SARP y garantizar su coherencia.

3.1.2 En la nota WP/3 la Secretaría propuso la enmienda de varias disposiciones del Anexo 9, con el propósito, entre otros, de suprimir una norma en desuso y clarificar la aplicación de otras disposiciones.

3.1.3 En la nota WP/4, la Secretaría propuso la enmienda del Método recomendado 3.9 relativo a la expedición de documentos de viaje biométricos, con objeto de suprimir la información técnica pormenorizada y permitir la aplicación de la disposición a los documentos de viaje de lectura mecánica, de modo general.

3.1.4 En la nota WP/5, el observador de los Países Bajos propuso la enmienda del Apéndice 2 al Anexo 9 mediante la adición de una nueva columna para indicar la “nacionalidad” en el manifiesto de pasajeros, con objeto de facilitar de forma más precisa y eficiente la información que puede ponerse a disposición de las familias de las víctimas de los accidentes de aviación.

3.1.5 En la nota WP/6, el observador de los Países Bajos propuso la incorporación en el Anexo 9 de tres nuevos métodos recomendados, a saber, la recomendación de que los Estados establezcan un sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API); la recomendación de que los Estados exijan que las compañías aéreas proporcionen los datos API a una autoridad nacional; y la recomendación de que los Estados consideren el establecimiento de una versión interactiva del sistema API (iAPI). Habida cuenta de la mayor importancia que reviste el tema del intercambio de datos y de que el número de párrafos dedicados a dicho tema en el Anexo 9 ha aumentado, en la nota también se propone la elaboración de un nuevo capítulo sobre los sistemas de información de datos sobre los pasajeros.

3.1.6 En la nota WP/9 el observador de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) propuso que se incorporara al Anexo 9 una nueva norma sobre el concepto de ventanilla única para los Estados que reciben datos sobre los pasajeros. En la nota también se propuso la enmienda de la definición existente de ventanilla única para incluir la transferencia de datos sobre los pasajeros.

3.1.7 En la nota WP/10, Francia propuso, en nombre de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), que se incorporaran al Anexo 9 de las definiciones, normas y métodos recomendados pertinentes en relación con el transporte de menores, acompañados o no acompañados, habida cuenta del aumento de la concienciación internacional sobre el fenómeno de los combatientes internacionales y el tráfico de menores, y de la disponibilidad limitada de textos de orientación a nivel internacional sobre las formalidades relativas al transporte aéreo de menores, con objeto de contribuir a la armonización de las políticas y los procedimientos observados por los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves en lo concerniente a las formalidades y la seguridad del transporte aéreo de menores.

3.1.8 En la nota WP/11, el observador de la IATA propuso diversas modificaciones relativas a un nuevo capítulo planteado en el Anexo 9 dedicado a los sistemas de información sobre intercambio de datos sobre los pasajeros (véase la nota WP/6), a fin de reforzar los SARP sobre API en el Anexo 9 y promover la observación de las normas sobre contenido, formato y transmisión, y suprimir los sistemas API no conformes, habida cuenta de la mayor utilización de la API para fines de seguridad fronteriza y contraterrorismo. También se propuso un nuevo método recomendado sobre iAPI a fin de alcanzar los objetivos que persigue la Resolución 2178 (2014) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

3.1.9 En la nota WP/12, el observador de la IATA propuso incorporar al nuevo Capítulo 9 planteado una definición y una subsección nuevas que incluyeran diversas disposiciones en relación con los “Sistemas electrónicos de viajes (ETS)”, a raíz del aumento de los requisitos gubernamentales para exigir a los pasajeros la solicitud de una autorización de viaje o su inscripción en línea antes de embarcar en un vuelo, con el propósito de: a) normalizar la terminología relacionada con los ETS, teniendo en cuenta las amplias diferencias existentes al respecto en materia de lenguaje y utilización; b) definir esta función en un marco político y reglamentario del Anexo 9; c) implantar los ETS mediante un sistema de validación completamente automatizado asociado al intercambio interactivo de API; y d) proporcionar orientaciones a los gobiernos que prevean la implantación de un sistema electrónico de expedición de visados o de autorización de viaje.

3.1.10 En la nota WP/13, el observador de la IATA propuso mejorar las disposiciones relativas al registro de nombres de los pasajeros (PNR) que figuran en el Anexo 9 a raíz del desarrollo de los programas PNR, para facilitar la observación de las normas de contenido, formato y transmisión y suprimir las solicitudes de datos PNR no conformes.

3.1.11 En la nota WP/14, el observador de la IATA propuso aumentar el número de disposiciones del Anexo 9 sobre los sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), a tenor de la mayor utilización de dichos sistemas.

3.1.12 En la nota WP/15, el observador de la IATA propuso la introducción en el Anexo 9 de una definición de “parte pública”, así como la enmienda de las disposiciones pertinentes, habida cuenta de la acuciante necesidad de revisar y analizar los procesos de los pasajeros como consecuencia de los recientes ataques en el aeropuerto de Bruselas, a fin de mejorar el flujo de pasajeros a través de las instalaciones y reducir las multitudes.

3.1.13 En la nota WP/16, España propuso, en nombre de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), la enmienda de la actual norma 3.35.1 del Anexo 9 con objeto de subsanar las dificultades prácticas relativas al tratamiento de documentos falsificados.

3.1.14 En la nota de información IP/3, la Secretaría señaló a la atención del Grupo de expertos la decisión del Consejo de exigir que los SARP nuevos o revisados se acompañen de una lista de tareas para la aplicación y de una descripción de los textos de orientación, así como de un formulario de evaluación del impacto.

3.1.15 El observador de la Dirección Ejecutiva del Comité de las Naciones Unidas contra el Terrorismo (UNDECT) presentó los requisitos sobre API en virtud de la Resolución 2178 (2014) del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la que se subraya la importancia de la API como herramienta eficaz para impedir el viaje de combatientes terroristas internacionales y otros terroristas o personas que participen en actividades de delincuencia organizada en general, y alentó a los Estados Miembros y organizaciones internacionales y regionales, en particular la OACI, a fomentar la utilización

de sistemas API, en consonancia con las decisiones adoptadas por el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas.

3.2 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES

3.2.1 El Grupo de expertos aprobó las propuestas, presentadas en la nota WP/2, de sustituir la palabra “pasaporte” por el término “documento de viaje” en los párrafos 3.15, 3.16, 3.53, 3.55 y 6.47, así como en el Apéndice 9 (2) y el Apéndice 12, secciones 3 y 4, del Anexo 9.

3.2.2 El Grupo de estudios aprobó, previo examen de la nota WP/3, las propuestas de suprimir el párrafo 3.14 y enmendar el párrafo 3.18 del Capítulo 3. El Grupo decidió que se mantuviera el párrafo 5.28, puesto que ha de interpretarse junto con el párrafo 5.26.

3.2.3 El Grupo de expertos aprobó la propuesta que figura en la nota WP/4 de enmendar el párrafo 3.9 del Anexo 9 mediante la adición de una “Nota” para clarificar que en el Documento 9303 no se apoya la inclusión de datos biométricos en los visados.

3.2.4 Al examinar la nota WP/5, el Grupo de expertos apoyó la propuesta de incorporar al Apéndice 2, Manifiesto de pasajeros, del Anexo 9, una nueva columna para indicar la “nacionalidad” de los pasajeros. No obstante, habida cuenta de que no es infrecuente que algunas personas posean más de una nacionalidad, el Grupo acordó que se incorporara una “Nota” al Apéndice 2 para explicar que únicamente es necesario indicar una nacionalidad de esos pasajeros en el manifiesto de pasajeros. El Grupo reconoció que, habida cuenta del mayor número de Estados que tienen previsto implantar a corto plazo sistemas de información anticipada sobre los pasajeros, cabe esperar que se utilice cada vez con mayor frecuencia una versión electrónica del manifiesto de pasajeros, en detrimento de su versión en papel.

3.2.5 El Grupo examinó las propuestas que figuran en las notas WP/6 y WP/11. Al hacerlo, el Grupo convino en que:

(a) el establecimiento de sistemas API fuera una norma. A tal efecto, mostró su preferencia por el texto propuesto en la nota WP/6. El Grupo también acordó que se incorporara una Nota a la nueva norma para señalar a la atención las Resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas. Algunos Estados manifestaron inquietud por que la API pasara a ser obligatoria, puesto que los costos asociados a la implantación de sistemas API podrían dificultar su adopción y el cumplimiento de sus requisitos en los Estados en desarrollo. Sobre este particular, se propuso que la OACI prestara asistencia a los Estados en desarrollo para el establecimiento de sistemas API;

(b) con respecto a las propuestas de exigir el establecimiento de API en el marco de las legislaciones nacionales, de conformidad con las directrices elaboradas por la OMA, la IATA y la OACI, se incorporara una nueva Nota, previa modificación del proyecto de texto, para indicar la inclusión de normas API internacionales en esas directrices.

(c) se recomendara considerar la utilización de API interactiva (iAPI). A tal efecto, mostró su preferencia por el texto propuesto en la nota WP/6.

3.2.6 Al examinar ulteriormente la nota WP/6, el Grupo de expertos convino en que el nuevo método recomendado 9.10 propuesto era innecesario.

3.2.7 Al examinar ulteriormente la nota WP/11, el Grupo de expertos mostró su acuerdo con el nuevo método recomendado 9.7 propuesto, siempre y cuando se realizaran varias enmiendas al texto.

3.2.8 El Grupo de expertos apoyó la propuesta de la nota WP/9 relativa a la inclusión del concepto de “ventanilla única” sobre sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros, siempre y cuando ello constituyera un método recomendado. El Grupo acordó que se formulara una definición específica de la ventanilla única relativa a los datos sobre los pasajeros, distinta de la definición existente aplicable únicamente al transporte de carga.

3.2.9 Al proseguir su examen de las propuestas relativas al nuevo Capítulo 9 planteado, el Grupo de expertos refrendó las propuestas de la nota WP/12 de establecer un nuevo régimen de “sistemas electrónicos de viajes (ETS)” en el marco del Anexo 9, previa adición de una enmienda para incorporar el nuevo método recomendado 9.22 como subpárrafo (e) al párrafo 9.20.

3.2.10 Al examinar la nota WP/13, relacionada asimismo con el nuevo Capítulo 9 planteado, el Grupo de expertos refrendó las propuestas de que los párrafos 3.49 y 3.49.2 existentes (nuevos párrafos propuestos 9.26 y 9.26.1) pasaran a ser normas, previa adición de breves textos a ambos, y apoyó la inclusión del nuevo método recomendado 9.27 en el Anexo 9, a condición de realizar modificaciones sustanciales del proyecto de texto propuesto para clarificar qué Estados deberían llevar a cabo actividades de colaboración en materia de intercambio de datos del PNR.

3.2.11 Al examinar la nota WP/10, el Grupo de expertos refrendó la propuesta de incluir una nueva sección Q, titulada “Menores”, en el capítulo 3 del Anexo 9, y apoyó los métodos recomendados propuestos que figuran en esta nueva sección, siempre y cuando se realizaran algunas modificaciones. El Grupo de expertos también convino, tras el análisis y la modificación del proyecto de texto pertinente, en que los nuevos párrafos propuestos en el capítulo 5 fueran normas, en lugar de métodos recomendados, como se señalaba inicialmente en la nota de estudio. Por último, el Grupo refrendó las propuestas de incluir en el capítulo 1 nuevas definiciones de los términos “persona acompañante” y “menor no acompañado”, y de incorporar nuevas “Notas” en ambos casos, con leves modificaciones del texto. Tras el análisis de la propuesta de incluir también una nueva definición del término “menor” en el capítulo 1, el Grupo decidió que se recomendara una definición para su inclusión en el Anexo. Si bien se había elaborado un proyecto de nueva definición, a raíz de una diferencia de opinión con respecto a la conveniencia de incluir o no una definición, se adoptó “por mano alzada” la decisión de incluirla, en la que ocho Miembros se mostraron a favor de añadir la definición y siete en contra. En la fase de lectura del informe, algunos Miembros manifestaron inquietud por el número de Miembros que apoyaban la inclusión de una definición del término “menor” y pidieron que volviera a analizarse la conveniencia de incluir la definición propuesta en caso de que no existiera una clara mayoría de Miembros del Grupo de expertos participantes que se mostrara a favor de ello. Otros Miembros manifestaron inquietud por volver a abordar la cuestión en la fase de lectura del informe.

3.2.12 Con respecto a la nota WP/14, el Grupo de expertos refrendó las propuestas de nuevos métodos recomendados relativos al capítulo 3 sobre controles fronterizos automatizados (ABC), a condición de modificar ligeramente un párrafo.

3.2.13 Tras realizar un análisis en profundidad, el Grupo de expertos decidió que no estaba en medida de apoyar las propuestas formuladas en la nota WP/15 porque era prematuro estudiar cambios en el Anexo 9 antes de que las cuestiones planteadas en el documento se examinaran y debatieran previamente en el Grupo de estudio sobre la seguridad aeronáutica (AVSEC). No obstante, el Grupo de expertos reconoció los esfuerzos desplegados por la IATA para abordar la cuestión y señalarla a la atención del

Grupo. A raíz de este análisis, la IATA, al tomar nota de la propuesta de algunas delegaciones de coordinar y debatir con el AVSEC las iniciativas planteadas en la nota, decidió retirar dicha nota.

3.2.14 Al examinar la nota WP/16, el Grupo de expertos no estuvo en medida de apoyar la propuesta formulada en la nota, si bien decidió enmendar su párrafo 3.35.1 mediante la incorporación de una cláusula al final de la disposición en lo concerniente al mantenimiento de documentos falsificados a los efectos de cumplimiento de la ley.

3.2.15 Durante la fase de lectura del informe, el Grupo de expertos decidió que se suprimiera el método recomendado 3.48.3 a raíz de la incoherencia de su disposición con las disposiciones relativas al intercambio de datos sobre los pasajeros, cuya adopción se recomendó en la reunión.

3.3 El texto acordado por el Grupo de expertos figura en el **Apéndice** al Informe sobre la cuestión 3.

APÉNDICE

1. *Enmiéndese* el Anexo 9 como sigue: [véase WP/2]

Capítulo 3. Entrada y salida de personas y de su equipaje

..... Método recomendado

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

3.16 Los Estados contratantes establecerán procedimientos transparentes para la solicitud de expedición, renovación o remplazo de ~~pasaportes~~ documentos de viaje y pondrán a disposición de los postulantes la información que describa sus requisitos, a solicitud de los mismos.

.....

3.53 **Método recomendado.**— *En caso de que el ~~pasaporte~~ documento de viaje de un visitante haya expirado antes del fin del período de validez del visado, el Estado que ha expedido el visado debería continuar aceptándolo hasta su fecha de expiración, siempre que se presente con el nuevo ~~pasaporte~~ documento de viaje del visitante..*

.....

3.55 Después de la presentación individual por los pasajeros y la tripulación de sus ~~pasaportes u otros documentos de viaje oficiales~~ documentos de viaje, los funcionarios respectivos, excepto en casos particulares especiales, devolverán inmediatamente tales documentos después de examinarlos.

.....

Capítulo 6. Aeropuertos internacionales— Instalaciones y servicios para el tráfico

.....

6.47 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que restrinjan la importación o exportación de divisas de otros Estados deberían disponer que se expidan a los viajeros certificados que indiquen las cantidades que de tales divisas poseen al entrar en el Estado, y deberían permitir que tales viajeros, al presentar dichos certificados antes de salir del Estado, se lleven dichas divisas. Para este fin pueden hacerse anotaciones en los ~~pasaportes u otros documentos oficiales de viaje~~ documentos de viaje.*

Apéndice 9. Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles

2. Carta relativa a documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores (véase 5.7)

.....

Se adjunta una fotocopia de un ~~pasaporte~~ documento de viaje/tarjeta de identidad fraudulento/falsificado/imitado/documento auténtico presentado por un impostor.

Número del documento:

Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:

| | |
|----------------------|-------------------------------------|
| Apellidos: | Fotografía en caso de haberla |
| Nombres: | |
| Fecha de nacimiento: | |
| Lugar de nacimiento: | |
| Nacionalidad: | |
| Residencia: | |

Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).

.....

.....

Apéndice 12. Modelo de programa nacional FAL

.....

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

Agricultura/Medio ambiente
Seguridad y control de
estupefacientes

Inmigración
Autoridades emisoras de ~~pasaportes~~ documentos
de viaje/visados
Sanidad pública
Autoridades emisoras de tarjetas de identificación
Cuarentena

Turismo

.....

4. ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL

.....

| <i>Mandato del Convenio de Chicago</i> | <i>Tareas para la aplicación</i> |
|---|--|
| | |
| <p>Artículo 23 – <i>Formalidades de aduana y de inmigración</i> Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. ...</p> | <p>— 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.</p> <p>— 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>.</p> |
| | |

2. **Enmiéndese** el Anexo 9, **Capítulo 3**, como sigue: [véase **WP/3**]

3.14 ~~Al expedir pasaportes que no sean de lectura mecánica, los Estados contratantes se asegurarán de que la identificación personal y los datos 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 4. 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.”.~~

.....

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

Nota 1.— *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.*

9.1 Método recomendado.— *Los Estados contratantes que exijan intercambiar datos de los explotadores de aeronaves en materia de información anticipada sobre los pasajeros (API), API interactiva (iAPI) y/o registro de nombres de los pasajeros deberían establecer un servicio de ventanilla única de datos sobre los pasajeros para cada categoría de datos, en virtud del cual las partes que intervengan puedan presentar información normalizada a través de un punto de recepción común de los datos transmitidos respecto de cada categoría, con objeto de cumplir todos los requisitos de datos sobre los pasajeros y la tripulación correspondientes a esa jurisdicción.*

9.2 3.48.10 Método recomendado.— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían brindar asistencia operacional y técnica las 24 horas del día (ininterrumpidamente), cuando y como corresponda, para analizar toda falla o interrupción del servicio y tomar las medidas necesarias para restaurarlo tan pronto como sea posible.*

9.3 3.48.11 Método recomendado.— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían establecer y poner en práctica procedimientos adecuados de notificación y de restablecimiento del servicio tanto para el mantenimiento programado de los sistemas de información como para fallas e interrupciones no programadas del servicio.*

9.4 3.49.1 Método recomendado.— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían proporcionar el nivel apropiado de apoyo para el contacto (cuando sea posible, en forma ininterrumpida).*

B. Información anticipada sobre los pasajeros (API)

9.5 Cada Estado contratante deberá establecer un sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API).

Nota.— *El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el párrafo 9 de su Resolución 2178 (2014), “Exhorta a los Estados Miembros a que exijan que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen información por adelantado sobre los pasajeros a las autoridades nacionales competentes a fin de detectar la salida de su territorio, o el intento de entrada o tránsito por él, en aviones civiles, de las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999) y 1989 (2011) (en adelante, “el Comité”), y exhorta también a los Estados Miembros a que denuncien al Comité toda salida de esas personas de su territorio, o intento de entrada o tránsito por él, y a que intercambien esa información con el Estado de residencia o de nacionalidad, según proceda y de conformidad con la legislación nacional y las obligaciones internacionales que les incumban.”*

~~3.48~~ Cada Estado contratante que introduzca un Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API) en el marco de su legislación nacional respetará las normas internacionales reconocidas para la transmisión de información anticipada sobre los pasajeros.

9.6 El sistema API de cada Estado contratante deberá contar con el apoyo de la autoridad jurídica pertinente (especialmente en el marco de su legislación, reglamentación u ordenamiento) y ser coherente con las normas internacionales reconocidas para la API.

Nota 1.— *La API comprende la captura de los datos biográficos y los detalles del vuelo de un pasajero o miembro de la tripulación por parte del explotador de aeronaves antes de la salida. Esta información se transmite en forma electrónica a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Por lo tanto, los detalles de los pasajeros y miembros de la tripulación se reciben antes de la salida o llegada del vuelo.*

Nota 2.— *Los mensajes UN/EDIFACT PAXLST son electrónicos, normalizados y están concebidos específicamente, como subconjunto del UN/EDIFACT, para manejar transmisiones (electrónicas) de*

manifiestos de pasajeros. UN/EDIFACT significa “Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte”. El reglamento comprende un conjunto de normas, directorios y directrices acordados a nivel internacional para el intercambio electrónico de datos estructurados y, en particular, que se relacionan con el comercio de productos y servicios entre sistemas de información computadorizados independientes. La OMA, la IATA y la OACI han convenido mutuamente en el conjunto máximo de datos API que debería incorporarse en los mensajes PAXLST que los explotadores de aeronaves deben usar para transmitir dichos datos a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Se prevé que la norma UN/EDIFACT podrá complementarse mediante técnicas modernas de transmisión de mensajes, tales como estándares xml internacionales o técnicas basadas en la web.

Nota 3.— Con su estructura de formato actual, el mensaje UN/EDIFACT PAXLST no podrá utilizarse en la aviación general.

Nota 4.— Las normas sobre API reconocidas a nivel internacional se definen actualmente en virtud de las directrices de la OMA/IATA/OACI.

9.7 Método recomendado.— Cada Estado contratante que elabore legislación a los efectos de implantación de un sistema API debería considerar el establecimiento de reglamentos armonizados a tenor de las necesidades de todos los organismos que intervengan, la definición de un conjunto común de elementos de datos API exigidos en la jurisdicción de que se trate con respecto a las normas de estructuración de mensajes, y la designación de un organismo gubernamental para recibir los datos API en nombre de otros organismos.

9.8 3.48.1 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 Documento 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST.

9.9 3.48.2 En sus iniciativas para implantar un programa nacional de información anticipada sobre los pasajeros (API), los Estados contratantes que no puedan cumplir plenamente con las disposiciones contenidas en 3.48.1 con respecto a los elementos de los datos, se asegurarán de que, en el requisito del programa nacional, se incluyan solamente los elementos de los datos que se ha determinado incorporar en el mensaje UN/EDIFACT PAXLST o que se siga el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA para toda desviación con respecto a la norma.

3.48.3 Método recomendado.— ~~Cuando los Estados contratantes, al implantar un nuevo programa de información anticipada sobre los pasajeros (API), no puedan aceptar los datos sobre los pasajeros transmitidos de conformidad con las especificaciones para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST utilizando el método de transmisión normalizado de la industria descrito en 3.48.1, deberían consultar con los usuarios sobre las repercusiones operacionales y en los costos resultantes de la modificación del mensaje UN/EDIFACT PAXLST y de su contenido para que se ajuste al formato alternativo requerido.~~

9.10 3.48.4 Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían procurar reducir al mínimo el número de veces que se transmiten datos API para un determinado vuelo.

9.11 3.48.5 Si un Estado contratante requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de los pasajeros.

9.12 3.48.6 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que haya podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades competentes de conformidad con los sistemas API.*

9.13 3.48.7 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 además un manifiesto de pasajeros impreso.

9.14 Método recomendado.— *Cada Estado contratante debería estudiar la introducción de un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI).*

9.15 3.48.8 Método recomendado.— *Los Estados contratantes que se propongan implantar un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI) deberían:*

- a) *procurar minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI;*
- b) *trabajar conjuntamente con los explotadores de aeronaves a fin de desarrollar sistemas iAPI que se integren a las interfaces de control de salidas de los explotadores de aeronaves; y*
- c) *seguir las Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) adoptadas por OMA/IATA/OACI cuando exijan la implantación de los sistemas iAPI.*

9.16 3.48.9 Método recomendado.— *Los sistemas API de los Estados contratantes y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, deberían ser capaces de funcionar las 24 horas del día y debería contarse con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas.*

C. Sistemas electrónicos de viajes (ETS)

9.17 Método recomendado.— *Los Estados contratantes que deseen establecer un sistema electrónico de viajes deberían integrar el sistema de verificación previa al viaje con un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros.*

Nota.— *Ello brindará a los Estados un medio de integración con los sistemas de control de salida de las líneas aéreas mediante normas sobre mensajes de datos, de conformidad con las directrices internacionales, con objeto de proporcionar una respuesta en tiempo real al explotador de aeronaves para comprobar la autenticidad de la autorización de un pasajero durante su presentación a la salida.*

9.18 Método recomendado.— *En sus iniciativas para implantar un sistema electrónico de viajes (ETS), los Estados contratantes deberían:*

- a) *establecer una sólida plataforma de presentación electrónica para tramitar en línea la solicitud de una autorización de viaje. Los Estados deberían recalcar que su plataforma es el medio ideal para realizar solicitudes en línea con objeto de reducir la incidencia de tasas adicionales cobradas de modo oficioso por terceros proveedores a los efectos de presentación de la solicitud de un particular.*
- b) *incluir herramientas integradas en la aplicación para ayudar a los solicitantes a evitar errores al cumplimentar el formulario de solicitud, y proporcionar, en particular, instrucciones claras en lo*

concerniente a las nacionalidades que requieren un ETS, así como impedir la tramitación de solicitudes de pasajeros que no sean admisibles (por ejemplo por su nacionalidad y/o tipo de documento).

- c) llevar a cabo un análisis automatizado e ininterrumpido de las listas de alertas pertinentes.
- d) ofrecer a los pasajeros notificaciones electrónicas en lugar de autorizaciones de viaje impresas en papel.
- e) velar por que la información solicitada al pasajero sea fácilmente comprensible, de conformidad con las legislaciones y los reglamentos nacionales del Estado de que se trate.

9.19 Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían prever un calendario de implantación que fomente la concienciación sobre futuros cambios y la formulación de estrategias de comunicación en varios idiomas en colaboración con otros gobiernos, empresas de viajes, líneas aéreas y diversas organizaciones con objeto de informar sobre la implantación prevista de un ETS.

9.20 Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían considerar un período de cumplimiento con carácter voluntario tras el plazo de implantación inicial, durante el cual se permita a los pasajeros entrar al país, pero informándoles de los nuevos requisitos, por ejemplo a través de una hoja informativa específica destinada a tal efecto.

9.21 Método recomendado.— Los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte en un Estado que requiera un ETS deberían informar a sus pasajeros de los requisitos de dicho ETS cuando realicen su reserva y llevar a cabo la verificación exhaustiva de información en el lugar de origen, en lugar de en el último tramo de viaje previo a la entrada en el país de destino.

Nota.— Ello dependerá en gran medida de la capacidad de facturación entre líneas aéreas que posean otros explotadores de aeronaves y de la relación existente entre los exploradores de aeronaves.

D. Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)

3.49 9.22 Método recomendado. Todos los Estados contratantes que requieran datos del Registro de nombres de los pasajeros (PNR) deberán armonizar sus requisitos de información y el tratamiento de la misma de conformidad con las directrices que figuran en el Documento 9944 de la OACI, *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* y en los textos de orientación sobre la utilización de los mensajes PNRGOV publicados y actualizados por la OMA y que tienen el respaldo de la OACI y la IATA.

3.49.2 9.22.1 Método recomendado.— Los Estados contratantes que requieran ~~Al especificar los requisitos relativos a la transferencia de datos del PNR, deberán considerar la adopción~~ adoptar e implantar el mensaje PNRGOV, basado en el sistema EDIFACT, como método principal de transferencia de datos del PNR de las líneas aéreas a los gobiernos.

Nota 1.— El mensaje PNRGOV es un mensaje electrónico normalizado respaldado por OMA/IATA/OACI. Según el sistema concreto de control de reservas y salidas del explotador de aeronaves, pueden proporcionarse elementos de datos específicos.

Nota 2.—Esta disposición no tiene como objetivo sustituir o suplantar los mensajes intercambiados entre los explotadores de aeronaves y las administraciones de aduanas para apoyar las operaciones aeroportuarias locales.

9.23 Método recomendado.—*Los Estados contratantes que requieran datos del PNR deberían tener en cuenta el grado de repercusión de la obtención y transferencia electrónica de esos datos en la privacidad de los mismos en el marco de sus sistemas nacionales, así como en los de otros Estados. Si fuera necesario, los Estados contratantes que requieran datos del PNR, así como los Estados que restrinjan el intercambio de dichos datos, deberían entablar una pronta colaboración con objeto de armonizar sus requisitos en el plano jurídico.*

6. **Enmiéndese** el Anexo 9 como sigue: [véase WP/10]

Capítulo 1. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES

A. Definiciones

Persona acompañante. Adulto que viaja con un menor. Esta persona no debe ser necesariamente un progenitor o un tutor jurídico del menor.

Nota.—Cabe señalar la posible necesidad de aplicar esta definición a tenor de las obligaciones dimanantes del cumplimiento de la reglamentación nacional sobre controles fronterizos.

.....

Menor. Persona con menos de dieciocho años de edad, salvo si en virtud de la legislación aplicable a dicha persona la mayoría de edad se alcanza antes.

Menor no acompañado. Menor que viaja solo o únicamente en compañía de otro menor.

Nota.— Cabe señalar la posible necesidad de aplicar esta definición a tenor de las obligaciones dimanantes del cumplimiento de la reglamentación nacional sobre controles fronterizos.

.....

CAPÍTULO 3. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

.....

Q. Menores

3.81 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que sus autoridades públicas cuentan con la instrucción adecuada para velar por el bienestar de los menores acompañados o no acompañados.*

3.82 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que los explotadores de aeronaves proporcionen instrucción adecuada a su personal en tierra y de cabina sobre las formalidades adecuadas con respecto a los menores.*

3.83 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían intercambiar información, en la medida de lo posible, sobre los puntos de contacto adecuados durante las 24 horas del día para notificar situaciones que pudieran comprometer el bienestar de un menor.*

3.84 **Método recomendado.**— *Sin perjuicio de las restricciones en materia de privacidad y protección de datos, los Estados contratantes deberían asegurarse de que los exploradores de aeronaves notifiquen a las autoridades públicas pertinentes toda situación que pueda comprometer el bienestar de un menor.*

3.85 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían considerar la posibilidad de que la autoridad pública pertinente se haga cargo de la custodia de un menor no acompañado, tan pronto como sea posible, en situaciones que puedan comprometer significativamente el bienestar de dicho menor durante un viaje, en el caso de que no pudiera garantizarse una respuesta rápida ante dichas situaciones.*

3.86 Los Estados contratantes adoptarán las medidas adecuadas para garantizar que los explotadores de aeronaves no permitan a menores de edad inferior a cinco (5) años viajar sin una persona acompañante.

3.87 Los Estados contratantes adoptarán las medidas adecuadas para garantizar que los explotadores de aeronaves establezcan un programa sobre las formalidades relativas a los menores no acompañados que viajen bajo su supervisión.

CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

B. Personas no admisibles

.....

5.11.2 Si el retiro de una persona no admisible afecta a un menor no acompañado, el Estado responsable de dicho retiro deberá adoptar las medidas apropiadas para garantizar disposiciones adecuadas aplicables al menor en el punto de salida, durante el tránsito y en el punto de destino.

5.18.2 Si el retiro de una persona deportada afecta a un menor no acompañado, el Estado responsable de dicha deportación deberá adoptar las medidas apropiadas para garantizar disposiciones adecuadas aplicables al menor en el punto de salida, durante el tránsito y en el punto de destino.

7. *Enmiéndese* el Anexo 9, **Capítulo 3**, como sigue: [véase WP/14]

I. Inspección de documentos de viaje

.....

3.36 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería considerar la implantación de sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) con objeto de facilitar y agilizar el despacho de personas que entran o salen por vía aérea.*

3.36.1 **Método recomendado.**— *En cumplimiento de lo establecido en 3.9.2 y 3.10.1, los Estados contratantes que utilicen sistemas ABC deberían utilizar la información disponible en el PKD para validar los eMRTD, realizar análisis biométricos para determinar si el pasajero es el legítimo titular del documento y consultar la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de INTERPOL,*

así como otros registros de control fronterizo, con objeto de establecer si el pasajero tiene derecho a traspasar la frontera.

~~3.4.1~~ **3.36.2 Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que utilicen sistemas ~~de control fronterizo automatizado (ABC)~~ deberían asegurarse de que en los puntos de acceso se cuente con personal suficiente, cuando estén en servicio, para garantizar un flujo sin interrupciones de pasajeros y una respuesta rápida ante toda situación que pueda comprometer la seguridad operacional y la integridad en caso de funcionamiento defectuoso del sistema.*

8. ***Enmiéndese*** el Anexo 9, **Capítulo 3**, como sigue: **[véase WP/16]**

.....

3.35.1 Las autoridades competentes de cada Estado contratante se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades competentes también se incautarán de los documentos de viaje de una persona que se presente 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 figure como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado, salvo en los casos en los que las autoridades competentes conserven los documentos a los efectos de mantenimiento del orden público.

Cuestión 4: Informe del Grupo de trabajo sobre textos de orientación**4.1 DOCUMENTACIÓN**

4.1.1 En la nota de información IP/1, Australia, en calidad de Relator del Grupo de trabajo constituido en el Grupo de expertos para la mejora del intercambio de información sobre requisitos de los datos sobre los pasajeros, proporcionó al Grupo de expertos información actualizada sobre la labor en curso al respecto. Se pidió a todos los miembros del Grupo de expertos, Estados observadores y organizaciones interesados en participar en la elaboración de esta propuesta que se pusieran en contacto con el Relator.

4.1.2 En la nota IP/4, Singapur, en calidad de Relator del Grupo de trabajo sobre textos de orientación (WGGM) constituido en el Grupo de expertos, facilitó información actualizada sobre la labor realizada por el Grupo de trabajo, así como sobre su labor en curso, a raíz del mandato que recibió dicho Grupo de trabajo en la Séptima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/7) de realizar exámenes en profundidad del Documento 9957, *Manual de facilitación*, y del Documento 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, y de elaborar un programa de facilitación nacional modelo, incluidos textos de orientación sobre la aplicación del modelo.

4.2 ANÁLISIS

4.2.1 El Grupo de expertos tomó nota de los avances de los trabajos en curso que se recogen en las notas de información IP/1 e IP/4.

Cuestión 5: Aplicación del Anexo 9**5.1 DOCUMENTACIÓN**

5.1.1 En la nota de información IP/2, el Miembro del Grupo de expertos de Portugal, en nombre de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), presentó las directrices de la CEAC para establecer un enfoque armonizado relativo a la publicación de información en los sitios web por parte de líneas aéreas y aeropuertos, en particular la dirigida a pasajeros con movilidad reducida (PMR). A tal efecto, el miembro del Grupo de expertos subrayó la importancia, cada vez mayor, que reviste el suministro de información a través de Internet a los pasajeros de las líneas aéreas y al público que viaja, y señaló que estos nuevos procesos podrían resultar insatisfactorios si los sitios web no se preparan adecuadamente, o si determinadas categorías de pasajeros, por ejemplo los PMR, no pueden acceder directamente a su información.

5.1.2 El Miembro del Grupo de expertos de Qatar realizó una presentación sobre facilitación e implantación del transporte aéreo en su Estado. En dicha presentación puso de manifiesto las obligaciones de Qatar en los planos internacional y nacional con respecto a la facilitación y describió los aspectos operacionales del sistema estatal de facilitación del transporte aéreo a nivel nacional, así como las diversas herramientas utilizadas para aplicar los SARP del Anexo 9 y coordinar las actividades de facilitación en el Estado.

5.2 ANÁLISIS

5.2.1 Al referirse a las observaciones de la Secretaría formuladas tras la apertura de la reunión el 4 de abril de 2016 en relación con la organización de Seminarios Regionales FAL basados en la implantación prevista para el próximo trienio (2017-2019), el presidente pidió a los participantes que transmitieran a la Secretaría todas sus ideas al respecto y que compartieran sus posibles prácticas idóneas sobre la manera de estructurar u organizar dichos seminarios.

Cuestión 6: Otros asuntos**6.1 DOCUMENTACIÓN**

6.1.1 En la nota de estudio WP/7, la Secretaría propuso el concepto de “fichas de trabajo” para definir claramente la labor del Grupo de expertos y garantizar información suficiente en materia de contexto, justificación, plazos y resultados esperados concretos sobre todos los temas de trabajo del Grupo, con objeto de facilitar las actividades de supervisión y notificación.

6.1.2 En la nota WP/8, la Secretaría propuso que se elaborara un Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP) con objetivos y metas conexos mensurables a tenor de las necesidades de los Estados y las Regiones. Los objetivos tendrían carácter universal a fin de abordar cuestiones y retos clave en materia de facilitación de la aviación tanto en los Estados desarrollados como en los Estados en desarrollo. Se formularía una serie de indicadores de rendimiento con miras a garantizar la supervisión de cada meta al menos con respecto a un indicador durante un año acordado como objetivo.

6.1.3 El Presidente de la Comisión de Aeronavegación (ANC), en su presentación relativa a los planes mundiales sobre gestión de los programas de trabajo, describió la forma en la que la ANC utilizó el concepto de “fichas de trabajo” para planificar y lograr sus fines y objetivos.

6.2 ANÁLISIS

6.2.1 Al examinar la nota WP/7, el Grupo de expertos refrendó la propuesta de concepto de fichas de trabajo definida en la nota. Algunas delegaciones mostraron su inquietud por que las fichas de trabajo pudieran dar lugar a un aumento de la labor administrativa asociada al trabajo de la OACI, si bien señalaron que podrían constituir un mecanismo eficaz para gestionar el trabajo del Programa FAL y que, por otro lado, se consultaría previamente con el Grupo de expertos sobre facilitación la inclusión en las fichas de trabajo de cualquier tema que afectara a su labor.

6.2.2 Con respecto a las propuestas que figuran en la nota WP/8, varias delegaciones cuestionaron la utilidad del Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP) planteado y manifestaron su inquietud sobre su implantación, en particular con respecto a los recursos que podría requerir su aplicación, la capacidad de varias regiones para apoyar las actividades del plan y el aumento de las tareas administrativas necesarias para supervisar su implantación. Estas delegaciones propusieron que las actividades prioritarias del Programa fueran la evaluación de las diferencias relativas al Anexo 9, la evaluación de los Estados mediante comunicaciones a los mismos para determinar sus niveles de implantación y requisitos en materia de facilitación, el logro de los objetivos del Programa FAL mediante las medidas en marcha, la intensificación de las actividades de investigación y la asistencia a los Estados con respecto al cumplimiento de los SARP del Anexo 9 a tenor de sus necesidades.

6.2.3 Otros Estados apoyaron el establecimiento del GAFP para hacer hincapié en el modo en que podría brindarse asistencia a los Estados para aplicar los SARP, valorar objetivos importantes relacionados con el Anexo 9, identificar medidas de creación de capacidad que ayuden a los Estados a alcanzar sus objetivos en materia de facilitación y formular una hoja de ruta para los Estados que permita alcanzar objetivos comunes.

6.2.4 A raíz de su análisis, el Grupo de expertos acordó la constitución de un Grupo de trabajo como punto de partida para examinar los conceptos y principios abordados en la nota, a tenor de las necesidades de los Estados y las regiones. Dicho Grupo de trabajo desarrollaría su labor entre períodos de

sesiones y presentaría un informe a la próxima reunión del Grupo de expertos, cuya celebración está prevista de forma provisoria para septiembre de 2018. El Grupo de expertos aprobó el mandato del Grupo de trabajo que figura en el Apéndice al Informe.

6.2.5 Varios Miembros manifestaron su inquietud por que algunas notas de estudio no se habían traducido a todos los idiomas de trabajo del Grupo de expertos, y pidieron a la Secretaría que transmitiera esta información al Comité de Transporte Aéreo y al Consejo a fin de abordar la situación y permitir la plena participación de todas las delegaciones en próximas reuniones.

6.2.6 La delegación de China señaló a la atención de la Secretaría el párrafo 2.8 del Anexo 9 – *Facilitación*, que reza: “**Método recomendado.**— *Deberían aceptarse los documentos de entrada y salida de aeronaves si se presentan en español, árabe, francés, inglés o ruso. Todo Estado contratante podrá exigir una traducción oral o escrita a su propio idioma,*” y pidió se incorpore al texto el término “chino”, por tratarse de uno de los idiomas oficiales de la Organización. El Grupo de expertos manifestó su pleno apoyo a la incorporación de dicho término al párrafo 2.8 del Anexo 9.

— — — — —

Apéndice a la Cuestión 6

GRUPO DE TRABAJO SOBRE EL GAFF EN EL MARCO DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN (FAL)

Miembros

La Secretaría desempeña la función de relator del Grupo de trabajo del Grupo de expertos sobre facilitación. Entre los miembros de dicho Grupo de trabajo cabe destacar representantes de Canadá, Ghana, Países Bajos, Nigeria, Singapur, Estados Unidos de América y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Mandato

La labor del Grupo de trabajo sobre el Plan global para la facilitación de la aviación (WG-GAFP) en el marco del Grupo de expertos sobre facilitación consistirá en examinar los conceptos y principios abordados en FALP/9-WP/8 y determinar los niveles de implantación y requisitos en materia de facilitación de los Estados Miembros por medio de comunicaciones a los Estados, con objeto de establecer las medidas futuras para la implantación de un GAFF. El Grupo de trabajo presentará los resultados de su labor entre períodos de sesiones para que el Grupo de expertos sobre facilitación los someta a examen, según proceda, y sus recomendaciones a la décima reunión de dicho Grupo de expertos.

Método de trabajo

El relator del Grupo de trabajo determinará, previa consulta con los miembros del Grupo, el método de trabajo del mismo.

[Aprobado, 7 de abril de 2016]

APÉNDICE A**OBSERVACIONES INICIALES DEL SR. VÍCTOR M. AGUADO
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE TRANSPORTE AÉREO**

Buenos días, señoras y señores.

Me complace darles la bienvenida a Montreal, en calidad de Presidente del Comité de Transporte Aéreo del Consejo de la OACI, para participar en esta Novena Reunión del Grupo de expertos sobre facilitación. Les agradezco su presencia en esta ciudad para abordar conjuntamente temas importantes relativos al Objetivo estratégico de la OACI *Seguridad y facilitación*, y espero que puedan disfrutar asimismo de este tiempo primaveral. Tras regresar de España hace dos días ¡uno siente algo de frío aquí!

Las cuestiones primordiales que debe abordar este Grupo de expertos guardan relación con la gran variedad de temas que abarca el Anexo 9 y que deberán examinar con arreglo a la evolución de las necesidades de los Estados y de la industria en materia de control y seguridad fronterizos. Sus contribuciones no sólo repercuten en la labor de las administraciones de aviación civil, sino también en la de las autoridades aduaneras y los organismos de inmigración gubernamentales, y en cierta medida, en las esferas de las relaciones exteriores, la agricultura, el turismo y la sanidad pública, en otras muchas. Se trata de una actividad compleja en la OACI, no tan sencilla como la que atañe a otras cuestiones técnicas que abordamos.

Ello se pone claramente de manifiesto en el manual del Programa modelo sobre facilitación del transporte aéreo a nivel nacional que refrendó este Grupo de expertos en su reunión más reciente, celebrada en 2014. Como saben, el manual se publicó en 2015 en todos los idiomas de la OACI, y los Estados Miembros pueden disponer del mismo como herramienta de apoyo para observar las obligaciones del Anexo 9, establecidas desde hace tiempo, en virtud de las cuales se exige el establecimiento de este tipo de programas sobre la base de las disposiciones sobre facilitación que figuran en el Convenio de Chicago, así como en el propio Anexo 9. Habida cuenta de ello, deseo expresarles mi agradecimiento por la contribución del Grupo de expertos a la elaboración satisfactoria de dicho manual.

En la última reunión, la octava, propusieron varias recomendaciones para enmendar el Anexo 9, una de las cuales abordaba la cuestión de la asistencia a las víctimas de los accidentes de aeronaves y a sus familiares, que fue refrendada y apoyada por la Asamblea en 2013. Otras recomendaciones guardaban relación la facilitación y seguridad del comercio internacional. En otros casos, las recomendaciones tenían como objetivo el fortalecimiento de los controles y de la seguridad fronterizos relacionados con los pasajeros. En todas estas recomendaciones se ofrecían soluciones relativas a las dificultades que deben afrontar los Estados hoy en día. Sus recomendaciones fueron adoptadas por el Consejo y actualmente forman parte de la 14ª Edición del Anexo 9.

Permítanme compartir con ustedes cuatro pensamientos y dos reflexiones en relación con la labor de este año. Tanto en esta reunión de hoy, como en las que seguirán en los próximos días, deberán abordar cuestiones que revisten suma importancia. Deseo destacar una de ellas, en particular. A raíz de la adopción en septiembre de 2014 de la Resolución 2178 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, el intercambio de datos sobre los pasajeros vuelve a ser un tema candente, y en esta ocasión ha sido objeto de debate político al más alto nivel internacional. Dicha Resolución tiene como objetivo subrayar la importancia crucial que reviste a nivel mundial la información anticipada sobre los pasajeros para garantizar la seguridad fronteriza, especialmente para hacer frente a aquellos que pretenden perturbar la paz y la seguridad. Habida cuenta de ello, me complace constatar que el Grupo de expertos examinará en nuestra

organización la mejora de los programas de intercambio de datos sobre los pasajeros en el marco reglamentario internacional que constituye el Anexo 9. El Comité de Transporte Aéreo y el Consejo de la OACI esperan los resultados de sus deliberaciones sobre temas cuya importancia es cada vez mayor para la seguridad de la aviación, la seguridad nacional y, sin duda, la lucha contra el terrorismo.

El segundo pensamiento que deseo manifestar guarda relación con la gran importancia que reviste la labor del Grupo de expertos en el establecimiento de las normas y métodos recomendados del Anexo 9. No obstante, numerosos Estados carecen de la experiencia y de los recursos necesarios para aplicar las disposiciones de la OACI, y a tal efecto precisan textos de orientación, así como asistencia y apoyo de la comunidad internacional para la creación de capacidad. A este respecto, me complace observar que prosiguen su labor encaminada a elaborar textos de orientación para brindar asistencia a los Estados y facilitar la aplicación de esas disposiciones en sus legislaciones nacionales.

El tercer pensamiento que deseo compartir con ustedes es que el Grupo de expertos examinará en esta reunión la elaboración de un plan innovador y ambicioso para la facilitación de la aviación, es decir, un marco mundial que integre las tres actividades fundamentales del Programa de facilitación, a saber, las disposiciones del Anexo 9, el Programa OACI de identificación de viajeros y el Directorio de claves públicas de la OACI. Todo ello requiere un examen en profundidad, habida cuenta de que este programa podría constituir el pilar fundamental de una propuesta de Plan global para la facilitación de la aviación similar a los elaborados en relación con los Objetivos estratégicos de la OACI “Seguridad operacional de la aviación” y “Capacidad y eficiencia de la navegación aérea”. Como saben, dichos objetivos estratégicos se abordan en la OACI en el marco del GASP y del GANP, y posiblemente también sabrán que el Plan mundial de seguridad de la aviación se encuentra actualmente en fase de elaboración. Es decir, contamos actualmente con cinco Objetivos estratégicos principales y dos planes mundiales, y se está poniendo en marcha un tercer plan en la esfera de la seguridad; esperamos que en el resto de Objetivos estratégicos se haga hincapié en un enfoque operacional a escala mundial.

El cuarto pensamiento que deseo exponerles guarda relación con la importancia que reviste asimismo la estrecha coordinación de su labor con la de otros órganos de la Organización, con arreglo a nuestro marco establecido. En virtud del modelo de adopción de decisiones en la OACI, todas las normas y métodos recomendados (SARP) adicionales que se propongan deben acompañarse de una evaluación de impacto, de indicadores de rendimiento y de los textos de orientación pertinentes. Es importante tener esto en cuenta al examinar SARP adicionales o enmendados. Por otro lado, a fin de promover la eficacia, eficiencia y coordinación de las actividades de gestión y gobernanza de nuestra Organización, se ha propuesto que el programa de trabajo del Grupo de expertos sobre facilitación se elabore con arreglo a un sistema basado en fichas de trabajo. Dicho concepto de fichas de trabajo, que ya se aplica en otras esferas de nuestra Organización, constituye un acuerdo de trabajo que se les propondrá a través de una nota de estudio en el marco de su Grupo de expertos, con objeto de definir claramente la labor del Grupo de expertos sobre facilitación y de llevar a cabo los trabajos sin perjuicio de garantizar información suficiente en materia de declaraciones, contexto, justificación, plazos, claridad de los resultados esperados y atribución de responsabilidades vigentes con objeto de facilitar la supervisión y notificación de los avances relativos a todos los temas de trabajo. Ello es una labor que realizamos asimismo en otras esferas de esta Organización, lo cual tendrá una repercusión positiva. Como he señalado anteriormente, se trata de coordinar nuestras actividades de gestión y gobernanza en el marco de nuestra Organización.

Tras haber hecho hincapié en estos cuatro pensamientos, paso a exponerles dos reflexiones.

La primera puede formularse mediante la pregunta siguiente: ¿es necesario que esta Organización planifique la auditoría de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9? Saben perfectamente que en la OACI contamos con un programa de auditoría muy arraigado en lo concerniente a

la seguridad operacional de la aviación y su seguridad. Cabe reconocer que algunas de las disposiciones del Anexo 9 que guardan relación con la seguridad operacional y la seguridad ya forman parte de esos programas de auditoría. Sin embargo, no disponemos de un programa de auditoría exhaustivo relativo a todas las disposiciones adoptadas. En particular, en lo concerniente al Anexo 9, el Consejo ha consultado con el Grupo de expertos sobre facilitación y el Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSEC) las posibles medidas que pueden adoptarse en el futuro. El Consejo entiende que en el Anexo 9 se abordan esferas complejas que no solamente guardan relación con las administraciones de avión civil, sino también con muchos otros organismos y servicios gubernamentales, lo que en cierto modo dificulta las actividades de auditoría. El 21 de diciembre de 2015 se difundió la Comunicación a los Estados EC 6/3-15/90, relativa a la elaboración de la lista de verificación del cumplimiento en línea sobre el Anexo 9 – *Facilitación*, a fin de recordar a los Estados Miembros que cumplimentaran en línea, no más tarde del 31 de marzo de 2016, dicha Lista de verificación a través del Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

La lista de verificación permitirá recabar información sobre el cumplimiento de las normas del Anexo 9 para que, en primer lugar, el Consejo pueda examinar el alcance de su grado de cumplimiento, y posteriormente, determinar si es necesario adoptar medidas adicionales, en particular la realización de auditorías.

Mi segunda reflexión es de carácter más general que la primera. Siempre afirmamos que la seguridad y la facilitación deben ir a la par de forma equilibrada. Es fácil afirmarlo, pero lograrlo es más difícil. En el mundo actual debemos afrontar constantes retos en materia de seguridad, lo que nos obliga a redoblar nuestros esfuerzos para garantizar la seguridad de la aviación, tendencia que cabe esperar que se mantenga en el futuro. El equilibrio entre seguridad y facilitación siempre será delicado y difícil de lograr. Es evidente que deberíamos prestar mayor atención a la facilitación. Ello reviste especial importancia si se tiene en cuenta que ese equilibrio repercutirá en el desarrollo sostenible de la aviación; de ahí que la importancia de la labor de este Grupo de expertos sobre facilitación sea también mayor.

El Comité de Transporte Aéreo espera el informe relativo a sus conclusiones. El éxito del Programa sobre facilitación en esta Organización depende de su asesoramiento y asistencia en calidad de expertos. Sus esfuerzos constantes permitirán lograr avances en dicho Programa a lo largo de este período de cambios. En consecuencia, les aliento a entablar fructíferos debates que redunden en conclusiones y recomendaciones de utilidad. Me complace declarar abierta la novena reunión del Grupo de expertos.

APÉNDICE B**LISTA DE PARTICIPANTES EN LA 9ª REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS
SOBRE FACILITACIÓN****Miembros del grupo, suplentes y asesores**

| | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| Sr. Norberto Luongo | Miembro | Argentina |
| Sr. Gilon Smith | Miembro | Australia |
| Sra. Arun Gupta | Asesora | |
| Sra. Deise Menezes Nascimento | Miembro | Brasil |
| Sra. Priscilla Thabata Alves da Silva | Miembro suplente | |
| Sra. Karen Plourde | Miembro | Canadá |
| Sra. Nicoletta Bouwman | Asesora | |
| Sra. Cheryl Burrell | Asesora | |
| Sra. Maxine Hurter | Asesora | |
| Sr. John Watts | Asesor | |
| Sra. Kathy Therien | Asesora | |
| Sra. Terri Gabbatt | Asesora | |
| Sra. Jie Yang | Miembro | China |
| Sr. Chunyu Ding | Representante suplente en el Consejo | |
| Sra. Qian Hufang | Asesora | |
| Sr. Shihui Jiang | Asesor | |
| Sr. Hui Zhang | Asesor | |
| Sr. Gang Li | Asesor | |
| Sr. Zhengwei Fu | Asesor | |
| Sr. Jorge Félix Castillo de la Paz | Miembro suplente | Cuba |
| Sra. Marie Hauerová | Miembro | República Checa |
| Sr. Magdy Abdel-Malik Ibrahim Sobh | Miembro | Egipto |
| Sr. Fathy Aly Ahmed Ghonaiemy | Asesor | |
| Sr. Patrick Lansman | Miembro | Francia |
| Sr. Maxime Millefert | Representante suplente en el Consejo | |
| Sra. Catherine Hoffman | Miembro | Ghana |
| Sra. Cinzia Mariani | Miembro | Italia |
| Sr. Antonino Bardaro | Representante suplente en el Consejo | |
| Sr. David Philp | Miembro | Nueva Zelandia |

| | |
|------------------------|--------------------|
| Sr. Syed Muzaffar Alam | Miembro, Pakistán |
| Sr. Moussa Ndiaye | Miembro, Senegal |
| Dr. J. Meesomboon | Miembro, Tailandia |

Nota.— Los siguientes miembros del grupo de expertos no pudieron asistir a la reunión pero estuvieron representados por sus suplentes:

| | |
|-------------------------|-------------------------|
| Sra. Mareike Bartkowski | Miembro, Alemania |
| Sr. Anil Shrivastava | Miembro, India |
| Sr. Yu Ukawa | Miembro, Japón |
| Sr. Nicholas E. Bodo | Miembro, Kenia |
| Sr. Mubarak Al Shahrani | Miembro, Arabia Saudita |

Observadores de los Estados

| | | |
|---|--------------------------------------|-----------------------------|
| Sr. Alex Santana | Observador | República Dominicana |
| Embajador Carlos Antonio Veras Rosario | Representante en el Consejo | |
| Sr. Kertu Martshenkov | Observador | Estonia |
| Sra. Rhéa Grutter | Observadora | Alemania |
| Sr. Mynor Duvalier Meza Villatoro | Observador | Guatemala |
| Sr. José Daniel Navas Zepeda | Asesor | |
| Sr. Lionel Isaac | Observador | Haití |
| Sr. Arnold Franck | Asesor | |
| Sra. Michaëlle Pierre | Asesora | |
| Sra. Alana Marbella Colindres Hernández | Observadora | Honduras |
| Sr. Satyajit Dutta | Observador | India |
| Sr. Arif Budiman | Observador | Indonesia |
| Sr. Andy Aron | Miembro suplente ante la OACI | |
| Sr. Harjoko | Asesor | |
| Sra. Naoko Ueda | Representante en el Consejo | Japón |
| Sr. Masakazu Ishii | Representante suplente en el Consejo | |
| Sr. Yasuhisa Arai | Asesor | |
| Sra. Harkamal Gahunia | Observadora | Kenia |
| Sr. Yong Heng Lim | Representante en el Consejo | Malaysia |
| Sr. Dionisio Mendez Mayora | Representante en el Consejo | México |

| | | |
|---|--|---------------------------|
| Sra. Dulce Maria Valle Álvarez | Representante suplente en el Consejo | |
| Sr. Ye Htut Aung | Observador | Myanmar |
| Sra. Diantha Raadgers | Observadora | Países Bajos |
| Sra. Ellen Okkersen | Asesora | |
| Sr. Ben Radstaak | Asesor | |
| Sr. Abdul Hakim Al-Kiyumi | Observador | Omán |
| Sra. Jennifer Hyunjoo Park | Observadora | República de Corea |
| Sr. Abdullah Attall Al-Raddadi | Observador | Arabia Saudita |
| Sr. Mohammad Alahmadi | Asesor | |
| Sr. Mohammad Jamil Mahmoud | Asesor | |
| Sr. Victor Manuel Aguado | Representante en el Consejo | España |
| Sr. Angel Soret Lafraya | Observador | |
| Sra. Annelie Sjölund | Observadora | Suecia |
| Sr. Yildirim Kemal Yillikçi | Asesor del representante ante la OACI | Turquía |
| Observadores de organizaciones internacionales | | |
| Sr. Antoine Rostworowski | Observador | |
| Sra. Nina Brooks | Asesora | ACI |
| Sr. Serge Yonke Nguewo | Asesor | |
| Sra. Patricia Reverdy | Observadora | CEAC |
| Sr. José Maria Peral Pecharromán | Asesor | |
| Sr. Christopher Ross | Director de Oficina, Representante de la UE ante la OACI | UE |
| Sr. Michael Hohm | Observador | IBAC |
| Sr. Robert Davidson | Observador | IATA |
| Sr. Chris Hornek | Asesor | |
| Sr. Dominique Antonini | Asesor | |
| Sra. Celine Canu | Asesora | |
| Sr. Arnaud du Bédat | Observador | IFALPA |
| Sra. Carole Couchman | Asesora | |
| Sr. Ghaith Zubi | Observador | NACIONES UNIDAS |
| Sr. Nikolaus Schultz | Observador | |
| Sr. Harri Humaloja | Observador | |

APÉNDICE C**LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS DE INFORMACIÓN**

| Núm. | Cuestión | Título de la nota | Presentada por |
|-----------------------------|-----------------|---|-----------------------|
| Notas de estudio | | | |
| 1 | — | Orden del día | Secretaría |
| 2 | 3 | Propuestas de enmiendas al Anexo 9: normas y métodos recomendados (SARP) sobre documentos de viaje | Secretaría |
| 3 | 3 | Propuestas de enmiendas al Anexo 9: Norma 3.14, Método recomendado 3.18 y Norma 5.28 | Secretaría |
| 4 | 3 | Propuestas de enmiendas al Anexo 9: Método recomendado 3.9 | Secretaría |
| 5 | 3 | Propuesta de enmienda del Anexo 9: Apéndice 2: Manifiesto de pasajeros | Países Bajos |
| 6 | 3 | Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros | Países Bajos |
| 7 | 6 | Concepto de ficha de trabajo | Secretaría |
| 8 | 6 | Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP) | Secretaría |
| 9 | 3 | Concepto de ventanilla única para Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros | IATA |
| 10 | 3 | Propuestas de enmiendas al Anexo 9 de la OACI: Transporte de menores | CEAC |
| 11 | 3 | Información anticipada sobre los pasajeros (API) | IATA |
| 12 | 3 | Sistemas electrónicos de viajes | IATA |
| 13 | 3 | Datos del Registro de nombres de los pasajeros (PNR) | IATA |
| 14 | 3 | Control fronterizo automatizado | IATA |
| 15 | 3 | Disposiciones relativas a la circulación del tráfico en los aeropuertos | IATA |
| 16 | 3 | Propuesta de enmienda del Anexo 9: norma 3.35.1 | CEAC |
| Notas de información | | | |
| Núm. | Cuestión | Título de la nota | Presentada por |
| 1 | 4 | Informe actualizado sobre el avance de los trabajos para mejorar el intercambio de información sobre los requisitos de los datos de los pasajeros | Australia |
| 2 | 5 | Directrices sobre la información que figura en los sitios web destinada a los pasajeros con movilidad reducida (PRM) | CEAC |
| 3 | 3 | Enmiendas del Anexo: Evaluación de impacto, lista de tareas para la aplicación y textos de orientación | Secretaría |
| 4 | 4 | Grupo de trabajo sobre textos de orientación: Informe actualizado | Relator del WGGM |