



FALP/8

Organización de Aviación Civil Internacional

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN

OCTAVA REUNIÓN

Montreal, 24 – 27 de noviembre de 2014

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 octava reunión del Grupo de expertos sobre facilitación, celebrada en la Sede de la OACI, en Montreal, del 24 al 27 de noviembre de 2014.



Samuel Lucas
Presidente del Grupo de expertos
sobre facilitación

Montreal, 27 de noviembre de 2014

ÍNDICE

Carta de envío

Índicei-1

Introducción

Generalidades.....ii-1

Atribuciones.....ii-1

Orden del día.....ii-1

Asistentesii-2

Apertura de la reuniónii-2

Mesa y secretaríaii-3

Idiomas y documentaciónii-3

Informe de la reunión

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

Cuestión 2 del orden del día: Enmiendas del Anexo 92-1

Apéndice de la Cuestión 2 del orden del día.....2A-1

Cuestión 3 del orden del día: Informe del Grupo de trabajo sobre textos de orientación3-1

Apéndice de la Cuestión 3 del orden del día.....3A-1

Cuestión 4 del orden del día: Otros asuntos.....4-1

Apéndice de la Cuestión 4 del orden del día.....4A-1

Apéndice A: Lista de participantes.....A-1

Apéndice B: Lista de notas de estudio y notas de información.....B-1

INFORME DE LA OCTAVA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN

Montreal, 24 - 27 de noviembre de 2014

INTRODUCCIÓN

Generalidades

1. La octava reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/8) se celebró en la Sede de la Organización, en Montreal, del 24 al 27 de noviembre de 2014.

Atribuciones

2. Las atribuciones del Grupo de expertos FAL son:
- a) estudiar la información proveniente de las reuniones del área de FAL, de los contactos de facilitación y de la Secretaría para hacer recomendaciones sobre adiciones o enmiendas de los SARPS 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; y
 - 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/8-WP/1):

Cuestión 1 del

orden del día: **Novedades recientes en materia de facilitación en la OACI**

Se informará al Grupo de expertos de las novedades en materia de facilitación en la OACI desde la celebración de su séptima reunión, incluidos los resultados del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (24 de septiembre al 4 de octubre de 2013), de la 25ª reunión del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (17 al 21 de marzo de 2014) y del Simposio sobre innovación en seguridad de la aviación (21 al 23 de octubre de 2014). Conforme a lo solicitado, el Grupo de expertos examinará las prioridades de política en materia de facilitación sobre la base de los resultados de estas novedades, con miras a armonizar su programa de trabajo en consonancia. También se examinarán otras novedades pertinentes.

Resultados deseados: Recomendaciones de prioridades para el programa de trabajo del Grupo de expertos sobre facilitación para que las examine el Comité de Transporte Aéreo.

Cuestión 2 del**orden del día: Enmiendas del Anexo 9**

Se invitará al Grupo de expertos a examinar las propuestas de Normas y métodos recomendados (SARPS) nuevos/revisados para la Enmienda 25 del Anexo 9 sobre temas tales como la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, controles fronterizos automatizados (ABC), documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), facilitación de la carga, personas con impedimentos y la base de datos de la INTERPOL sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD).

Resultados deseados: Propuesta de Enmiendas del Anexo 9.

Cuestión 3 del**orden del día: Informe del Grupo de trabajo sobre textos de orientación**

Se ofrecerá información actualizada al Grupo de expertos sobre la labor que está realizando el Grupo de trabajo sobre textos de orientación (WGGM), al que se ha encomendado revisar en profundidad el Doc 9957, *Manual de facilitación* y el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, y elaborar un modelo de Programa nacional de facilitación para su posterior incorporación en el Manual FAL, con inclusión de textos de orientación sobre el uso del modelo.

Resultados deseados: Propuestas de textos de orientación nuevos y enmendados.

Cuestión 4 del**orden del día: Otros asuntos**

Se invitará al Grupo de expertos a examinar otros asuntos relativos al Programa de Facilitación de la OACI, incluidas posibles revisiones del Doc 9944, *Directrices relativas a los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)* y auditorías del Anexo 9.

Resultados deseados: Recomendaciones de medidas para seguir mejorando la facilitación del transporte aéreo.

Asistentes

4. El número total de participantes fue como sigue:
 - 57 miembros del Grupo de expertos, suplentes y asesores procedentes de 21 Estados miembros;
 - 39 observadores y asesores procedentes de 18 Estados miembros; y
 - 15 observadores y asesores procedentes de 12 organizaciones internacionales.
5. En el **Apéndice A** figura la lista completa de participantes.

Apertura de la reunión

6. El presidente del Comité de Transporte Aéreo, Sr. Mohamed Sayeh Eltayf, inauguró la reunión. El subdirector de Seguridad de la aviación y facilitación, Sr. J. Marriott, dio la bienvenida a la ciudad de Montreal a los participantes y presentó a los miembros de la Secretaría.

Mesa y secretaría

7. El Grupo de expertos eligió al Sr. Samuel Lucas, miembro del grupo designado por Australia, para presidir la reunión y al Sr. Norberto Luongo, miembro del grupo designado por Argentina, como vicepresidente.

8. El Sr. J. Thaker, especialista en facilitación de la Sección de facilitación (FAL), se desempeñó como secretario de la reunión con el apoyo del Sr. M. Siciliano, jefe 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 de la Dra. F. Liu, directora de Administración y Servicios.

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

**Cuestión 1 del
orden del día: Novedades recientes en materia de facilitación en la OACI**

1.1 DOCUMENTACIÓN

En la nota IP/2, la Secretaría presentó la Resolución A38-16 adoptada por la Asamblea de la OACI en su 38º período de sesiones (29 de septiembre al 4 de octubre de 2013). Concretamente, la Resolución abarca la elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación, la cooperación internacional para la protección de la seguridad e integridad de los documentos de viaje, y el accionar y la cooperación nacional e internacional sobre temas de facilitación.

En la nota IP/3, la Secretaría presentó un diagrama donde se establecían las prioridades del programa FAL y los resultados previstos para el trienio 2014-2016, refrendado por la Asamblea en su 38º período de sesiones.

1.2 ANÁLISIS

1.2.1 El secretario hizo una exposición sobre las novedades en materia de facilitación en la OACI ocurridas desde la celebración de la séptima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/7) celebrada entre el 22 y el 26 de octubre de 2012.

1.2.2 El jefe de la sección Facilitación hizo una presentación sobre la estrategia para el Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP).

1.2.3 Se invitó al Grupo de expertos a examinar las prioridades de política del Programa FAL, que figuran en la nota IP/3, y formular comentarios, si fuera procedente. El Grupo de expertos no observó cambios en las prioridades reflejadas en la nota IP/3.

**Cuestión 2 del
orden del día: Enmiendas del Anexo 9****2.1 DOCUMENTACIÓN**

A pedido de la Asamblea en su 38° período de sesiones, en la nota WP/2 figuraba una propuesta de incorporación de una nueva disposición en el Anexo 9, que recomendaba que los Estados establecieran legislación, reglamentos y/o políticas para brindar asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

A pedido de la Asamblea en su 38° período de sesiones, en la nota WP/3 se establecieron propuestas de incorporación de nuevas disposiciones en el Anexo 9 sobre Sistemas automatizados de despacho de inmigración.

En la nota WP/5, el observador del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) propuso que se incluyera una nueva norma en el Anexo 9 que exigiera que se expidieran los documentos de viaje de la Convención de conformidad con el Doc 9303 de la OACI. El Observador del ACNUR hizo una presentación sobre la historia de los documentos de viaje de la Convención y los fundamentos para su inclusión en una nueva norma del Anexo 9.

En la nota WP/6, Canadá, en representación del Grupo técnico asesor sobre los documentos de viaje de lectura mecánica (TAG/MRTD) de la OACI, propuso, entre otras cosas, que se incorporara en el Anexo 9 un nuevo método recomendado para alentar a los Estados contratantes que participasen más activamente en el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI, además de una norma que exigiera a los Estados que ingresaran información precisa sobre documentos de viaje extraviados, robados o revocados en la base de datos de la INTERPOL sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD). Canadá hizo una presentación sobre las propuestas que figuraban en la nota WP/6.

En la nota WP/7, la Secretaría propuso que se insertara en el Anexo 9 un nuevo método recomendado en virtud del cual los Estados deberían verificar los pasaportes de los viajeros internacionales con respecto a la base de datos SLTD de la INTERPOL. Para ayudar al examen del Grupo de expertos, el Observador de la INTERPOL hizo una presentación sobre la base de datos sobre documentos de viaje robados y extraviados de la organización.

En la nota WP/8, la República Checa, en representación de la CEAC, propuso enmiendas de las normas 3.33 y 5.14 del Anexo 9 para garantizar la congruencia de la terminología de las dos normas y también propuso que se incluyera una definición del término “precauciones necesarias”.

En la nota WP/10 revisada, el Observador de los Países Bajos presentó varias propuestas para enmendar las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la carga con miras a actualizarlas de modo que reflejaran las novedades del área de Aduanas que han contribuido a la facilitación de los procesos de logística, específicamente en relación con los procedimientos y métodos aduaneros.

Se retiró la nota WP/13, que habían de presentar los Observadores de la FIATA, la GEA, la IATA y la TIACA, tras los cambios efectuados por los Países Bajos a la nota WP/10 revisada, que hacían innecesarias las propuestas efectuadas en la nota WP/13.

2.2 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES

2.2.1 El Grupo de expertos estuvo de acuerdo con la propuesta presentada en la nota WP/2 en relación con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares enmendada por la inclusión de las palabras “asistencia a” después de los términos “apoyo a”.

2.2.2 A pedido de la Asamblea y el Consejo, el Grupo de expertos examinó las propuestas que figuraban en la nota WP/3. Sin embargo, el Grupo de expertos acordó que esas definiciones existentes duplicadas eran innecesariamente restrictivas y podían limitar no solo los procesos, el alcance y los beneficios de los métodos de control fronterizo automatizados ya establecidos por los Estados, sino también restringir el uso de tecnologías futuras. Como resultado de esto, no se adoptaron las propuestas.

2.2.3 Al examinar la nota WP/5, el Grupo de expertos acordó que debería adoptarse la propuesta de incluir una norma sobre los “documentos de viaje de la Convención”, pero que se debería enmendar el texto para que las obligaciones resultantes recayeran en los Estados. El Grupo de expertos también acordó que se debería añadir una “nota” a la norma para explicar el significado de “documentos de viaje de la Convención” haciendo referencia a los convenios internacionales pertinentes relativos a las personas refugiadas y apátridas. En respuesta a una consulta relativa a las interacciones de la norma propuesta con el método recomendado 3.11, el Grupo de expertos consideró que este método recomendado era de naturaleza general y que se aplicaba a los documentos usados para viajar a los que no se hacía referencia específicamente y por separado en el Anexo, como los pasaportes de lectura mecánica (tratados en la norma 3.10) o la disposición recién propuesta sobre los documentos de viaje de la Convención.

2.2.4 Tras cierto debate sobre la distinción entre las obligaciones de ingresar datos en la base de datos SLTD de la INTERPOL y las obligaciones de consultar la base de datos SLTD, el Grupo de expertos adoptó las propuestas que figuraban en la nota WP/6 sobre las disposiciones del Anexo 9 relativas a los documentos de viaje.

2.2.5 En su examen de la nota WP/7, el Grupo de expertos apoyó la adopción del método recomendado propuesto sobre la base de datos de SLTD de la INTERPOL. Al hacerlo, el Grupo de expertos amplió el alcance de la disposición para que no solo abarcara los pasaportes, sino todos los documentos de viaje. Además, el Grupo de expertos insertó texto para indicar que la base de datos debería consultarse “en la medida de lo posible”, para tener en cuenta las situaciones en que no se suelen realizar esos controles.

2.2.6 Con respecto a la nota WP/8, el Grupo de expertos apoyó la inclusión de una definición nueva de “precauciones necesarias” en el Anexo 9, y las enmiendas conexas de las normas 3.3 y 5.14, con miras a proteger a los explotadores de aeronaves de responsabilidad civil o moral excesiva aclarando que no se prevé que los explotadores de aeronaves, sus empleados y sus agentes sean expertos en el examen y la autenticación de documentos de viaje. Acordó, no obstante, que sería más adecuado incorporar ejemplos específicos de irregularidades de los documentos de viaje en el Manual FAL, donde podrían también incluirse explicaciones detalladas. Se tomó una decisión similar con respecto al texto propuesto sobre el examen de documentos de viaje del párrafo 5.14. En este sentido, el Grupo de expertos acordó que se debería añadir una “nota” a la norma 5.14 para señalar a la atención las explicaciones (planeadas) en el Manual FAL, que ilustrarían las medidas aceptables de cumplimiento. Tras la nueva redacción de la definición propuesta y el texto del párrafo 5.14, el Grupo de expertos aprobó el texto que figura en el Apéndice. Se aprobó la enmienda propuesta de la norma 3.33.

2.2.7 Recibió amplio apoyo la nota WP/10 revisada, que presentaba las enmiendas propuestas de las disposiciones sobre facilitación de la carga aérea para armonizarlas con las disposiciones del Marco de normas SAFE de la OMA, con el texto revisado propuesto por los Estados Unidos y respaldado por el Grupo de expertos, hechas al texto propuesto en la WP/10 revisada, como sigue: a) en el párrafo 4.11.1, se conservaría la palabra “anticipada” y no se la eliminaría del texto propuesto; b) en el párrafo 4.30, se reemplazaría la palabra “incluyendo” con las palabras “que pueden incluir”; y en el párrafo 4.30.1, se insertaría la frase “entre otros” al final de la línea de apertura y se añadiría una “Nota” para dar detalles sobre el término “persona autorizada”.

2.2.8 Se reproduce el texto acordado por el Grupo de expertos en el **Apéndice** del Informe sobre la Cuestión 2 del Orden del día.

APÉNDICE

1. **Enmiéndese el Anexo 9, Capítulo 8 añadiendo el nuevo método recomendado como sigue: [véase WP/2]**

8.45 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer legislación, reglamentación y/o políticas en apoyo a la asistencia de las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.*

Nota.— *Se señalan a la atención el Doc 9998, Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares y el Doc 9973, Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.*

2. **Enmiéndese el Anexo 9, Capítulo 3 añadiendo la nueva norma como sigue: [véase WP/5]**

3.X1 Los Estados contratantes se asegurarán de que los documentos de viaje de las personas refugiadas y apátridas (“documentos de viaje de la Convención”) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303.

Nota.— *Los “documentos de viaje de la Convención” están previstos en la Convención de 1951 sobre el estatuto de los refugiados y en la Convención de 1954 sobre el estatuto de los apátridas (véase el Artículo 28 de ambas convenciones).*

3. **Enmiéndese el Anexo 9, Capítulo 3 como sigue: [véase WP/6]**

3.5 Los Estados contratantes se cerciorarán de que ~~Los los~~ Estados contratantes no exigirán exijan a los visitantes, para la entrada y salida de sus territorios, otros documentos distintos de los prescritos en este capítulo.

3.9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes ~~a) que expiden o tienen la intención de expedir eMRTD pasaportes electrónicos; y/o b) que llevan a la práctica verificaciones automatizadas de los pasaportes electrónicos en los controles fronterizos~~ deberían adherirse al Directorio de claves públicas (D~~CP~~)(PKD) de la OACI, y cargar su información en el PKD.*

3.9.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que realizan verificaciones de eMRTD en los controles fronterizos deberían adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y usar la información disponible en el PKD para convalidar los eMRTD en los controles fronterizos.*

3.14.1 **Método recomendado.**— *Si se cobran derechos por la expedición, ~~o~~ renovación o replazo de un ~~pasaporte~~ documento de viaje, la cantidad de tales derechos no debería exceder del costo de la operación.*

3.X2 Los Estados contratantes notificarán prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, extraviados y revocados, expedidos por el Estado, para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD).

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

3.X3 **Método recomendado.**— *En la medida de lo posible, cada Estado contratante debería verificar, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, los documentos de viaje de los individuos que viajan internacionalmente con respecto a la base de datos de documentos de viaje robados y extraviados (SLTD) de la INTERPOL.*

5. **Enmiéndese el Anexo 9, Capítulos 1, 3 y 5 como sigue: [véase WP/8]**

Capítulo 1:

Precauciones necesarias: Verificaciones llevadas a cabo por personal adecuadamente capacitado del explotador de aeronaves o de la compañía que opera en nombre del explotador de aeronaves, en el punto de embarque para asegurar que cada persona tenga consigo un documento de viaje válido y, cuando corresponda, el visado o permiso de residencia requerido para ingresar en el Estado receptor. Estas verificaciones se han concebido con el objeto de asegurar que toda irregularidad obvia (p. ej., alteración obvia del documento) sea detectada.

Capítulo 3:

3.33 Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que ~~los pasajeros~~ las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo.

Capítulo 5:

5.14 Los Estados contratantes no impondrán multas a los explotadores de aeronaves cuando las personas que lleguen o que se encuentren en tránsito resulten estar documentadas inapropiadamente, si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que tomaron las precauciones ~~adecuadas~~ necesarias para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado receptor.

Nota.— *Se señala a la atención el texto pertinente en el Doc 9957, Manual de facilitación, en donde pueden consultarse las explicaciones sobre las irregularidades y el examen y la autenticación de los documentos de viaje.*

6. **Enmiéndese el Anexo 9, Capítulos 1 y 4 como sigue: [véase WP/10]**

Capítulo 1:

Operador económico autorizado (OEA). Un OEA participa en el movimiento internacional de mercancías en representación de una administración aduanera nacional o en cualquier función que esta hubiera autorizado, de acuerdo con las normas de seguridad de la cadena de suministro de la OMA o equivalentes. El concepto de OEA incluye, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, despachantes, transportistas, consolidadores, intermediarios, puertos, aeropuertos, operadores de terminales, operadores integrados, depósitos, distribuidores y expedidores de carga.

Ventanilla única. Servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte presentar la información y los documentos estandarizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

Capítulo 4:

4.9.1 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían considerar la introducción de programas de Operador económico autorizado que acrecienten la seguridad, creando así un entorno que permita medidas que faciliten el control aduanero.*

Nota:— Las medidas de facilitación del control aduanero podrían incluir un número reducido de inspecciones físicas y exámenes, la presentación de un conjunto limitado de elementos de datos, la notificación de una inspección prevista con antelación a la llegada de las mercancías y otras medidas de facilitación. Las medidas de control deberían basarse en la información requerida que se proporcione con antelación a los servicios aduaneros y en la utilización de procedimientos de evaluación de riesgos.

4.9.2 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían fomentar la concertación de acuerdos o arreglos para el reconocimiento mutuo de sus respectivos programas de Operador económico autorizado o de programas equivalentes con otros países.*

4.11.1 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían considerar, para fines de facilitación, cuando sea factible, la utilización de información anticipada sobre la carga disponible en los procedimientos aduaneros posteriores de importación, exportación y/o tránsito para el levante y despacho de los bienes.*

4.17.1 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían considerar mecanismos que permitan a todos los que intervienen en las operaciones de carga aérea presentar toda la información que requieran las autoridades públicas (relativa a la llegada, estadía y salida de las aeronaves y a la carga), incluida la información anticipada sobre la carga, en un único punto de ingreso (“ventanilla única”).*

4.17.2 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían alentar a todos quienes participan en el transporte, la tramitación y el despacho de carga aérea a simplificar los procedimientos y documentos correspondientes y a cooperar o participar en forma directa en el desarrollo de sistemas electrónicos para la comunidad del transporte de carga aérea que utilicen normas de aceptación internacional, de modo de facilitar el intercambio de la información relativa a dicho tráfico y garantizar la interoperabilidad entre los sistemas de todos los participantes.*

C. Levante y despacho de la carga de exportación y de importación.

4.30 Método recomendado. ~~En el caso de los importadores autorizados que satisfagan criterios especificados, incluyendo un historial apropiado de cumplimiento de los requisitos oficiales y un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales, los Estados contratantes deberían establecer procedimientos especiales basados en el suministro anticipado de información y que prevean el levante inmediato de las mercancías a la llegada.~~

Los Estados contratantes deberían establecer procedimientos especiales que faciliten el levante rápido de mercancías a la llegada o a la salida en el caso de personas autorizadas. Estas personas autorizadas deberían satisfacer criterios especificados que podrían incluir un historial apropiado de cumplimiento de los requisitos oficiales y un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales.

4.30.1 Método recomendado. – *Los procedimientos especiales para las personas autorizadas podrían incluir, entre otros:*

- a) el levante de las mercancías para la importación o exportación contra presentación de la información mínima necesaria para identificarlas y permitir la posterior confección de la declaración final de las mercancías;*
- b) el despacho de las mercancías de importación o exportación en los locales de la persona autorizada o en otro lugar que autorice el servicio de aduanas;*
- c) la presentación de una declaración de mercancías de importación o exportación sobre la base del ingreso en los registros de la persona autorizada;*
- d) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones hechas en un período determinado cuando se trate de mercancías que una misma persona importa o exporta con frecuencia.*

Nota:— Con respecto al término “persona autorizada” (Métodos recomendados 4.30 y 4.30.1 anteriores), se señala a la atención la norma de transición 3.32 del Convenio internacional para la armonización y simplificación de los regímenes aduaneros de la OMA, revisado en 1999, que entró en vigor en 2006 (el Convenio de Kyoto revisado).

en **D. Levante y despacho de la carga de importación**, Método recomendado 4.31:

“4.27 a 4.30” son reemplazados por “4.27 a 4.30.1”

D. Levante y despacho de la carga de importación

**Cuestión 3 del
orden del día: Informe del Grupo de trabajo sobre textos de orientación**

3.1 DOCUMENTACIÓN

En la nota WP/9, Singapur, como relator del Grupo de trabajo sobre textos de orientación (WGGM) del Grupo de expertos, presentó una actualización de la labor que estaba realizando el Grupo de trabajo, al que la reunión FALP/7 había encomendado revisar en profundidad el Doc 9957, *Manual de facilitación* y el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, y elaborar un modelo de Programa nacional de facilitación para su posterior inclusión en el Manual FAL, con inclusión de textos de orientación sobre el uso del modelo.

El Apéndice de la nota WP/9 contenía un proyecto de *Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo*.

El miembro suplente del Grupo de expertos designado por la República Checa hizo una presentación relativa al Comité Nacional de Facilitación de su país.

3.2 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES

3.2.1 En su examen del Apéndice de la nota WP/9, el Grupo de expertos refrendó el proyecto de modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo tras el agregado de texto relativo a la verificación de las personas para su entrada en los Estados o salida de ellos. La Secretaría señaló que se publicaría el modelo como manual nuevo, independiente del Manual FAL, para agilizar su publicación.

3.2.2 Al considerar el avance realizado en la revisión del Manual de Facilitación (Doc 9957) y del documento *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas* (Doc 9636), el Grupo de expertos tomó nota de que el trabajo estaba en marcha y que las versiones finales de ambos documentos se presentarán a la novena reunión del Grupo de expertos FAL.

3.2.3 Se reproduce el texto del *Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo*, acordado por el Grupo de expertos, en el Apéndice del Informe sobre la Cuestión 3 del Orden del día.

— — — — —

APÉNDICE

27 de noviembre de 2014

[PROYECTO]
**MODELO DE PROGRAMA
NACIONAL DE FACILITACIÓN
DEL TRANSPORTE AÉREO**
[insértese fecha de emisión]

Índice

Preámbulo	4
Introducción.....	5
Facilitación.....	5
Objetivo del Comité FAL nacional y el PNFTA	5
Beneficios de un PNFTA	5
Signatura y número de versión	6
Definiciones	7
Objetivos del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo	8
Legislación	9
Reglamentos internacionales	9
Legislación y recomendaciones regionales	9
Legislación nacional	10
Organización y gestión del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo	11
Comité Nacional de Facilitación del transporte aéreo	11
Atribuciones	11
Miembros	12
Tareas y programa de trabajo	13
Comités de facilitación de aeropuertos	14
Coordinación del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo	16
Funciones y responsabilidades de los organismos que participan en la facilitación del transporte aéreo	17
Autoridad designada responsable del PNFTA	17
Autoridad apropiada para la seguridad de la aviación	18
Autoridad aduanera	19
Autoridad de inmigración/autoridad expedidora de documentos de viaje/pasaportes/visas	19
Autoridad sanitaria	21
Autoridad de agricultura	22
Explotadores de aeronaves	23
Explotadores de aeropuertos	23
Agentes de servicios de escala	24
Organismos responsables de la implantación de las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9	25
Entrada y salida de aeronaves	25
Entrada y salida de personas y de su equipaje	25
Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves	27
Entrada y salida de carga y otros artículos.....	27
Personas no admisibles y deportadas	27
Adjunto 1 Reglamento del Comité Nacional de Facilitación.....	28

Preámbulo

El modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA) contiene orientación sobre la manera en que los Estados pueden cumplir las Normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Facilitación. En este sentido, se adjuntan notas explicativas a las porciones pertinentes del modelo de PNFTA como orientación. Es importante señalar que el modelo de PNFTA no es el único medio de cumplimiento. Es posible que existan otros métodos igualmente adecuados para cumplir las normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9. Tal vez sea necesario modificar los elementos y el contenido propuestos en este modelo de PNFTA para satisfacer las diversas estructuras jurídicas y administrativas dentro de los distintos Estados.

El PNFTA debería definir las funciones y responsabilidades de todas las entidades que participan en las actividades de facilitación del transporte aéreo. Una buena práctica también podría incluir las normas relacionadas con la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9 del PNFTA.

Introducción

Nota explicativa: Más adelante figura una plantilla para la introducción del PNFTA. Tal vez los Estados deseen elaborar su propia sección de introducción del PNFTA. Los Estados deberían asegurarse de que firme el PNFTA la persona/entidad responsable de implantar el programa.

Facilitación

Se puede definir la facilitación como una combinación de medidas y recursos materiales y humanos destinados a mejorar y optimizar los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga y correo y suministros a través de los aeropuertos garantizando el cumplimiento de la legislación internacional y nacional aplicable.

Objetivo del Comité FAL nacional y el PNFTA

El establecimiento de un Comité nacional de facilitación del transporte aéreo (en adelante, Comité FAL nacional) y el PNFTA es una norma de la OACI, véanse las normas 8.19 y 8.17, respectivamente, en el Anexo 9 (13ª edición, julio de 2011) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El objetivo del Comité y el PNFTA es mantener un entorno de aviación civil seguro en el que se presten servicios de manera confiable y eficiente.

El objetivo del PNFTA es ofrecer un marco para guiar la mejora y optimización de los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga a través de los aeropuertos y mejorar la atención al cliente manteniendo los requisitos de seguridad de la aviación adecuados. El Comité constituye un foro para consultar e intercambiar información acerca de cuestiones de facilitación entre los interesados de los gobiernos, los representantes de los gobiernos de otras comunidades relacionadas con el transporte aéreo y el sector privado.

Además de comprometerse a facilitar el despacho eficiente de las aeronaves que llegan y salen, [NOMBRE DEL ESTADO] deberá mantener una seguridad de alta calidad, un cumplimiento eficaz de la ley y una atención al cliente competente.

En el PNFTA se describen las actividades destinadas a cumplir estas y otras tareas conexas.

Beneficios de un PNFTA

El PNFTA está destinado a abordar y armonizar los intereses de todas las entidades que participan en la facilitación, por ejemplo, las autoridades públicas, los explotadores de aeronaves, los usuarios del transporte aéreo comercial y los aeropuertos, etc. para promover el crecimiento de una industria del transporte aéreo segura, confiable y viable. Los beneficios que espera alcanzar son:

- a) mantener o aumentar la calidad del flujo de aeronaves, tripulación, pasajeros y carga;
- b) mantener o aumentar el nivel de atención a los pasajeros y la rentabilidad y eficiencia de los procesos y procedimientos;
- c) facilitar, permitir y alentar el crecimiento del transporte aéreo; y
- d) contribuir a una experiencia positiva que satisfaga las necesidades del público que viaja.

El PNFTA de [NOMBRE DEL ESTADO] se implanta a través de las actividades del Comité FAL nacional. [NOMBRE DE LA ENTIDAD] es la autoridad designada por [NOMBRE DEL ESTADO] dentro de su administración para ser responsable del desarrollo, la implantación y el mantenimiento del PNFTA y del establecimiento de un Comité FAL nacional.

[NOMBRE DE LA ENTIDAD] [preside el Comité FAL nacional](#).

Signatura y número de versión

Este documento se actualiza periódicamente, por ejemplo, cuando es necesario conforme a los reglamentos nacionales o internacionales (por ejemplo, las Normas y métodos recomendados del Anexo 9 de la OACI). El organismo coordinador de las enmiendas es [NOMBRE DE LA ENTIDAD]. Se podrán reconocer las enmiendas en los números de versión.

Firmado el:

Director General u otro cargo
Autoridad/ministerio/departamento de aviación civil.

Nota explicativa — Condición y publicación del PNFTA – En parte según la condición jurídica del PNFTA (por ejemplo, ley, decreto, decisión ministerial, acuerdos administrativos), el Estado en cuestión tal vez decida hacerlo público o limitar su circulación, por ejemplo, solo a las entidades que corresponda. Sin embargo, se señalan a la atención los beneficios probables de garantizar la circulación amplia del PNFTA dado que esto fomentaría su implantación.

DEFINICIONES

Nota explicativa — Tal vez los Estados deseen definir los términos clave para establecer su significado a los fines del PNFTA.

Objetivos del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA)

Nota explicativa — Los Estados deberían definir con claridad los objetivos de su PNFTA.

Los objetivos del PNFTA consisten en coordinar entre los ministerios y organismos pertinentes y la industria para:

- Garantizar la implantación de las Normas y los métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Facilitación;
- Mejorar los procesos y procedimientos para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros eliminando los obstáculos y demoras innecesarios y mejorando la eficiencia, productividad y calidad de la atención de los servicios de transporte aéreo civil; y
- Apoyar proactivamente el desarrollo de estrategias innovadoras para abordar los problemas de facilitación en la industria del transporte aéreo y el entorno de la aviación civil.

Nota explicativa — Esto no significa que el PNFTA disponga la implantación de los reglamentos ni que el Comité FAL nacional sea responsable de ella. Tampoco implica un cambio en las responsabilidades de los ministerios u organismos participantes y sus áreas de competencia designadas. El objetivo principal del PNFTA es organizar la distribución de la información y la coordinación de las tareas mencionadas.

Legislación

Nota explicativa — Tal vez los Estados deseen enumerar los diversos convenios y convenciones internacionales; la legislación y los reglamentos regionales y nacionales cuando corresponda, lo que constituye la base para la implantación del PNFTA.

El PNFTA se basa en leyes, reglamentos y recomendaciones internacionales, *[regionales, si procede]* y nacionales. El establecimiento del PNFTA y el Comité FAL nacional es un requisito de las Normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Facilitación, se basa en esas Normas y se implanta en aplicación de *[insértese referencia a legislación, reglamento o decisión nacional según proceda]*.

En PNFTA tiene en cuenta la siguiente legislación en los planos internacional *[regional, si procede]* y nacional.

Reglamentos internacionales *[a continuación se enumeran ejemplos]*

- Convenio de Chicago sobre Aviación Civil, en particular, artículos 10, 13, 14, 22, 23, 37 y 38
- Anexo 9 del Convenio de Chicago – Facilitación (13ª edición, Julio de 2011)
- Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Convenio de Montreal)
- Convenio internacional para la armonización y simplificación de los regímenes aduaneros de la OMA (Convenio de Kyoto)
- Marco de medidas SAFE
- Organización Mundial de la Salud - Reglamento Sanitario Internacional (RSI)

[insértense otros instrumentos internacionales, si corresponde]

Legislación y recomendaciones regionales *[si corresponde]*

[enumerar la legislación pertinente, por sector o temas abordados. También se puede presentar la legislación como Anexo que se puede actualizar en forma periódica según sea necesario]:

- ...
- ...
- ...

Legislación nacional

[enumerar la legislación nacional pertinente, por sector o temas abordados]:

- ...
- ...
- ...

El PNFTA tiene fuerza de ley gracias a *[mencionar la legislación, reglamento o decisión nacional]*;

O tienen fuerza de ley los distintos miembros del PNFTA.

[Conforme a los arreglos concretos del Estado, se puede usar cualquiera de las dos oraciones sugeridas o una formulación distinta.]

[Hacer referencia a la legislación, reglamento o decisión nacional] establece el Comité FAL nacional y sus atribuciones. Si corresponde

Organización y gestión del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo

Nota explicativa — En esta sección se aborda la norma 8.19 del Anexo 9 relativa al establecimiento de un Comité Nacional de Facilitación del transporte aéreo y Comités de facilitación de aeropuertos u organismos de coordinación similares a fin de coordinar actividades de facilitación. Se abordan las responsabilidades del Comité Nacional de Facilitación del transporte aéreo y la manera en que este puede interactuar con los Comités de facilitación de aeropuertos.

Comité Nacional de Facilitación del transporte aéreo

El Comité FAL nacional se estableció para implantar y gestionar las disposiciones del PNFTA en [NOMBRE DEL ESTADO (o ESTADOS en el caso del Comité FAL nacional común a varios estados)].

Nota — Existen organismos/comités de seguridad que pueden ocuparse de las tareas de las que también se ocupa el PNFTA. Dado que el objetivo es evitar la duplicación, el Comité FAL nacional y sus contrapartes en los Comités de seguridad deberían coordinar en forma periódica y hacerlo también a través de miembros que participen en ambos grupos. Los Comités de seguridad en cuestión deberían formar parte del Comité FAL nacional o bien recibir información actualizada respecto de la labor del Comité FAL nacional que, a su vez, puede remitir cuestiones de interés común a los Comités de seguridad para un examen más a fondo.

Atribuciones

El Comité FAL nacional se reúne [se determinará la frecuencia] o con la frecuencia que el Presidente estime necesaria.

Las responsabilidades del Comité FAL nacional son:

1. Asegurar la coordinación entre los ministerios y organismos pertinentes y la industria para eliminar los obstáculos y demoras innecesarios y mejorar la eficiencia y los niveles de funcionamiento de los servicios de transporte aéreo civil;
2. Desarrollar e implantar las disposiciones del PNFTA de conformidad con las disposiciones del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Facilitación;
3. Examinar las recomendaciones efectuadas por las entidades pertinentes para mejorar la facilitación del transporte aéreo civil;

Nota explicativa — No es necesario que las entidades sean miembros del Comité FAL nacional para que puedan hacer recomendaciones al Comité con miras a mejorar la facilitación del transporte aéreo civil.

4. Alentar el desarrollo de mejores prácticas en todas las áreas de facilitación del transporte aéreo civil (por ejemplo, inmigración, aduanas, manejo de personas con impedimentos);
5. Debatir sobre los cambios propuestos a los reglamentos en materia de facilitación del transporte aéreo civil (por ejemplo, enmiendas del Anexo 9 de la OACI);
6. Informar a los departamentos, organismos competentes y demás organizaciones interesadas de las novedades significativas pertinentes en materia de facilitación en el ámbito de la aviación civil (por ejemplo, resultados del Grupo de expertos en facilitación de la OACI) y procurar su examen y hacerles recomendaciones relativas a cuestiones vinculadas al PNFTA; y
7. Coordinar con el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (NCASC) en lo que respecta a elementos relacionados con la seguridad de la aviación de las cuestiones de facilitación.

Nota —como buena práctica, el presidente del Comité FAL nacional podría ser miembro del comité nacional de seguridad de la aviación civil, coordinar estrechamente con el Presidente del comité nacional de seguridad de la aviación civil o el representante/miembro del comité nacional de seguridad de la aviación civil podría ser miembro titular del Comité FAL nacional.

Existen diversos grupos y foros que se ocupan de varios aspectos de la facilitación. Ejemplos (lista no exhaustiva): Comité de usuarios de aeropuertos (Comité de explotadores de aeropuertos o aeronaves), Comité de Facilitación de aeropuertos, Comité de seguridad aeroportuaria, etc. Debería haber interacción o diseminación de información entre estos comités y los miembros del Comité FAL nacional.

Miembros

El Comité FAL nacional está formado por funcionarios de los gobiernos que representan los principales intereses que tienen que ver con los diversos campos de la facilitación, representantes de la industria de la aviación y otros representantes¹, permanentes o temporarios, que pueden asistir al Comité en su labor. Las organizaciones respectivas pueden designar suplentes. Se debe dar a esas personas suficiente autoridad para que hablen en representación de sus organizaciones y tomen las medidas necesarias en apoyo de la labor del Comité FAL nacional. El Presidente del Comité FAL nacional puede invitar a expertos para que brinden asesoramiento o hagan contribuciones sobre temas específicos. Para garantizar la comunicación más eficaz posible entre el gobierno y la industria de la aviación civil (incluidas las

¹ “Otros representantes” hace referencia a otras entidades que pueden desempeñar un papel de asesores incluidas los organismos gubernamentales o las organizaciones no gubernamentales que promueven el turismo y el comercio internacionales.

líneas aéreas extranjeras), se debe alentar la representación de la industria en el Comité FAL nacional.

Los siguientes departamentos u organismos gubernamentales pueden ser miembros del Comité FAL nacional: *[elija/agregue los miembros pertinentes; los Estados pueden también enumerar los miembros designados en un Anexo]*

- Autoridad designada responsable del PNFTA
- Autoridad apropiada para la seguridad de la aviación;
- Autoridad aduanera;
- Autoridad de inmigración/autoridad expedidora;
- Autoridad sanitaria;
- Autoridad de agricultura;

Las siguientes organizaciones también pueden ser miembros del Comité FAL nacional, representadas a nivel individual o a través de una organización comercial:

- Explotadores de líneas aéreas;
- Prestadores de servicios de escala;
- Expedidores y transportistas exprés; y
- Explotadores de aeropuertos;

El Comité FAL nacional detalló los procedimientos de trabajo (**Adjunto 1**).

Tareas y programa de trabajo

Nota explicativa — Tal vez los Estados deseen brindar flexibilidad al programa de trabajo y las tareas del Comité FAL nacional para que se adapten a los cambios del entorno de la aviación civil. Por lo tanto, tal vez los Estados deseen no incluir el programa de trabajo en el PNFTA. Como alternativa, tal vez los Estados deseen hacer referencia al programa de trabajo en un documento aparte. No obstante, aquí se incluye un programa de trabajo a modo de ejemplo para que sirva de orientación a los Estados.

El Comité FAL nacional deberá:

- Examinar periódicamente el nivel de facilitación de la aviación civil en los aeropuertos internacionales del país;
- Examinar los problemas de facilitación de la aviación civil y recomendar soluciones;
- Mantenerse informado acerca de las operaciones de los Comités de facilitación de aeropuertos para garantizar que los métodos y/o procedimientos empleados en los aeropuertos sean conformes a la legislación aplicable y los SARPS de la OACI;

- Considerar los cambios propuestos en la legislación internacional o en los métodos recomendados emanados de foros internacionales y realizar aportes para formular la postura política nacional;
- Examinar las disposiciones del Anexo 9 de la OACI y su implantación mediante métodos y procedimientos a nivel nacional, a fin de que la autoridad designada establezca el cumplimiento y/o registre las diferencias con los SARPS del Anexo 9 de la OACI [*Nota: Sírvase consultar la página x del Anexo 9 sobre las medidas tomadas por los Estados contratantes en relación con la Notificación de Diferencias, la Promulgación de Información y el Uso del texto del Anexo en los reglamentos nacionales*];
- Examinar sistemáticamente las diferencias presentadas en la OACI respecto del Anexo 9 de la OACI, así como cualquier legislación o reglamento que haga obligatorios los métodos o procedimientos que dan origen a esas diferencias con el fin de trabajar para eliminarlos, ya sea proponiendo cambios en los métodos y procedimientos en cuestión o, si procede, proponiendo cambios en la legislación o los reglamentos pertinentes;
- Identificar y compartir información de cada entidad participante sobre las novedades en sus respectivas áreas de trabajo que puedan afectar la facilitación;
- Garantizar que los Comités de facilitación de aeropuertos se reúnan periódicamente para controlar y evaluar los avances.

El Comité FAL nacional establece sus prioridades y su agenda de trabajo en un [programa de trabajo](#) [*la frecuencia se determinará*]. El Comité FAL nacional define e implanta su programa de trabajo en forma periódica.

Es posible que el Comité FAL nacional organice su labor en reuniones de subgrupos dedicadas para lograr eficiencia y eficacia. Los resultados de los subgrupos se informan al Comité FAL nacional.

Comités de facilitación de aeropuertos [[o insértese el nombre de organizaciones similares](#)]

Nota explicativa — Se deberían establecer los Comités de facilitación de aeropuertos, u organizaciones similares, para implantar el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo a nivel de los aeropuertos.

Deberían establecerse Comités de facilitación de aeropuertos en cada aeropuerto civil a fin de coordinar las cuestiones relativas a la facilitación de la aviación civil a nivel de los aeropuertos.

Las atribuciones del Comité de facilitación de aeropuertos son:

-
- a) implantar el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo a nivel de los aeropuertos;
 - b) examinar los problemas originados en relación con el despacho de aeronaves, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros y, siempre que sea posible, brindar y aplicar soluciones a los problemas que puedan surgir en el aeropuerto en cuestión; y
 - c) hacer recomendaciones según sea conveniente al Comité FAL nacional o el ministerio/organismo/entidad en cuestión, para la implantación de las propuestas que no pueda efectuar el Comité de facilitación de aeropuertos.

Los Comités de facilitación de aeropuertos (que preside el explotador de aeropuerto) deberán estar compuestos por representantes de las principales partes interesadas en la facilitación del transporte aéreo civil de los aeropuertos, entre las que se incluyen, a título enunciativo, autoridades de aviación civil, inmigración, aduanas, líneas aéreas, organismos de seguridad, servicios postales y de telecomunicaciones, agencias de servicios de escala. Los Comités de facilitación de aeropuertos deberán reunirse con una frecuencia a determinar.

Los Comités de facilitación de aeropuertos deberán aportar información actualizada sobre asuntos de facilitación de aeropuertos al Comité FAL nacional y/o designar a un representante que actúe como miembro del Comité FAL nacional y pueden plantear al Comité FAL nacional los problemas de facilitación del transporte aéreo civil que no puedan resolverse a nivel operacional.

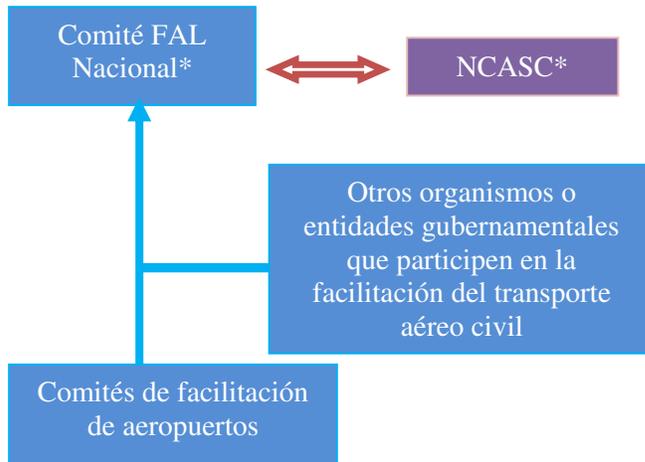
Las respectivas organizaciones que son miembros del Comité FAL nacional también deberán aportar información actualizada sobre los temas de facilitación de los que son responsables en las reuniones del Comité FAL nacional y plantear todos los problemas de facilitación del transporte aéreo civil que enfrentan sus organizaciones en la implantación del PNFTA.

Coordinación del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (PNFTA)

Nota explicativa — Esta sección contiene un ejemplo sobre el modo de coordinar la implantación del PNFTA.

En el caso de las cuestiones que afecten la facilitación y la seguridad de la aviación, el PNFTA deberá coordinar y comunicarse con el Comité nacional de seguridad de la aviación civil (NCASC), y viceversa, para cerciorarse de que los problemas se resuelvan rápidamente.

Se adoptará el siguiente marco de coordinación en la implantación del PNFTA:



*Ciertos miembros del Comité FAL también deberían ser miembros del Comité de seguridad de la aviación.

Funciones y responsabilidades de los organismos que participan en la facilitación del transporte aéreo

En esta sección se describe la asignación de responsabilidades para la implantación de las cuestiones de facilitación. Se definen las tareas relativas a las cuestiones de facilitación asignadas a las autoridades u organismos nacionales dentro del área de su competencia.

Nota explicativa — La organización de los servicios del Estado a nivel nacional es responsabilidad del Estado en cuestión. En consecuencia, es posible que un Estado decida asignar responsabilidades en cuestiones de facilitación de acuerdo con la organización de sus servicios.

Nota explicativa — Esta sección no pretende ser una asignación obligatoria de responsabilidades que los Estados deban adoptar ni una guía prescriptiva. Los Estados pueden adoptar otro enfoque sobre el modo en que se gestionan las tareas y dicho enfoque puede reflejarse en la sección como corresponde.

Nota explicativa — Tal vez los Estados deseen incluir las funciones de facilitación de los organismos/las organizaciones en el marco del PNFTA. Estas funciones pueden incluir:

- (i) Participación/Coordinación con el Comité FAL nacional;*
- (ii) Comunicación de material relacionado con el Comité FAL nacional y la OACI;*
- (iii) Implantación de los SARPS del Anexo 9;*
- (iv) Comunicación oportuna de las diferencias previstas al Comité FAL nacional;*
- (v) Asegurar que se hagan todos los esfuerzos posibles para garantizar el cumplimiento del Anexo 9 y evitar que se registren diferencias con los SARPS del Anexo 9;*
- (vi) Comunicación y coordinación con los representantes de la OACI, según proceda.*

Autoridad designada responsable del PNFTA [Insértese el nombre exacto de la autoridad]

[Insértese el nombre de la autoridad, por ejemplo, CAA, ministerio de transporte] es la autoridad designada y el coordinador general del PNFTA. El Presidente del Comité FAL nacional es responsable de convocar las reuniones ordinarias y especiales del Comité FAL nacional y de velar por que la autoridad en cuestión considere en la legislación nacional las políticas y/o reglamentos propuestos por el Comité FAL nacional. La autoridad designada coordina con todos los ministerios responsables, que son plenamente responsables de sus áreas de competencia específicas.

En consecuencia, las responsabilidades de facilitación de la autoridad designada son:

- a) Trabajar con el Presidente/representante del Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP) para lograr y mantener la congruencia entre el PNFTA y el NCASP;
- b) Prestar apoyo de Secretaría al Comité FAL nacional;

- c) Revisar en forma periódica el pleno cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 del Convenio de Chicago y, de ser necesario, señalar las diferencias y notificar a la OACI;
- d) Garantizar que las operaciones se efectúen de manera de lograr el cumplimiento efectivo de las leyes de los Estados y la productividad para los explotadores, aeropuertos y organismos gubernamentales (de inspección) participantes.
- e) Ocuparse de cualquier otro asunto relacionado con la facilitación del transporte aéreo a pedido del Presidente del Comité FAL nacional.

Autoridad apropiada para la seguridad de la aviación [Insértese el nombre exacto de la autoridad]

Responsabilidades específicas en el ámbito de la facilitación del transporte aéreo civil que se deben tener en cuenta:

- a) Establecer y garantizar la implantación de un Programa nacional de seguridad de la aviación civil para salvaguardar la aviación civil de los actos de interferencia ilícita;
- b) Definir y asignar tareas y coordinar actividades entre departamentos, organismos y otras organizaciones del Estado, explotadores de aeropuertos y aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades que se ocupan o son responsables de la aplicación de diversos aspectos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- c) Ordenar que estén disponibles en cada aeropuerto que presta servicios a la aviación civil los recursos e instalaciones de apoyo que necesitan los servicios de seguridad de la aviación.
- d) coordinar y trabajar en estrecha colaboración con otros organismos gubernamentales, explotadores de aeronaves y aeropuertos en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de manera de minimizar las demoras innecesarias e inconvenientes para el movimiento de pasajeros, equipaje, carga y aeronaves;
- e) Encargarse de que los controles y procedimientos de seguridad de la aviación causen interferencias y demoras mínimas en las actividades de la aviación civil, cuando sea posible, siempre que no se comprometa la eficacia de estos controles y procedimientos de seguridad;
- f) Garantizar el uso eficiente de las técnicas de inspección y verificación en el examen de los viajeros y su equipaje, la carga y la aeronave siempre que sea posible para facilitar la salida de la aeronave;

- g) Permitir la adopción de procedimientos, instalaciones e iniciativas para facilitar el movimiento de viajeros, equipaje, carga y aeronaves siempre que se cumplan todas las medidas de seguridad de la aviación necesarias y otros requisitos de control;
- h) Coordinar con la Autoridad de inmigración/autoridad expedidora de documentos de viaje/pasaportes/visas para asegurarse de que las tecnologías incorporadas en los documentos de viaje mejoren la facilitación y la seguridad del viajero.
- i) Asesorar al Presidente del PNFTA sobre procesos de seguridad o consecuencias para la seguridad a fin de que los considere cuando sea necesario;
- j) Participar en las reuniones del Comité FAL nacional.

Autoridad aduanera [Insértese el nombre exacto de la autoridad]

Responsabilidades específicas en materia de facilitación que es preciso tener en cuenta:

- a) Vigilar a los viajeros, la carga y el correo que llegan y salen fin de garantizar el cumplimiento de la legislación nacional;
- b) En virtud de los SARPS del Anexo 9, la autoridad aduanera debería facilitar el suministro de la información electrónica requerida para la entrada y salida de carga;
- c) Implantar procedimientos simplificados para el levante de mercancías que han de salir del país o entrar en él;
- d) Embargar todas las mercancías prohibidas y detener las mercancías restringidas (hasta que se disponga de los certificados pertinentes, si corresponde);
- e) Participar en el Comité FAL nacional y –de ser necesario– en otras reuniones relacionadas con la facilitación; y
- f) Proporcionar gratuitamente servicios suficientes a los explotadores durante las horas hábiles establecidas.

Autoridad de inmigración/autoridad expedidora de documentos de viaje/pasaportes/visas [Insértese el nombre exacto de la autoridad]

Responsabilidades específicas en materia de facilitación que es preciso tener en cuenta:

- a) Expedir documentos de viaje y cerciorarse de que los documentos de viaje de lectura mecánica cumplan estrictamente las especificaciones del Doc 9303 de la OACI a fin de

- garantizar su legibilidad en todo el mundo en las máquinas de lectura de distintos fabricantes;
- b) Detectar y no expedir documentos de viaje a personas con identificación o documentación inapropiada, ya que pueden representar una amenaza para la aviación civil y el Estado.
 - c) Coordinar con las autoridades de seguridad de la aviación, si corresponde, para garantizar que las tecnologías aplicadas en los documentos de viaje mejoren la facilitación y la seguridad de los viajeros.
 - d) Verificar la validez y aceptabilidad de los documentos de viaje en los puntos de control fronterizo;
 - e) Examinar a las personas que entran y salen del Estado;
 - f) *[cuando se requieran tarjetas de embarque/desembarque]* Garantizar que la tarjeta de embarque/desembarque se ajuste a las normas de formato de la OACI establecidas en el Anexo 9 del Convenio de Chicago;
 - g) Detectar a personas con documentación inapropiada e impedir que viajen, ya que pueden representar una amenaza para la aviación civil y el Estado;
 - h) Siempre que la legislación internacional o nacional lo permita, formular y adoptar una política activa de intercambio de información con las partes interesadas y los Estados pertinentes de la región con el fin de proteger las fronteras nacionales de las consecuencias negativas de la inmigración ilegal;
 - i) Asistir a los explotadores de aeronaves en la evaluación de documentos de viaje;
 - j) Informar a los explotadores de los requisitos de la Autoridad relativos a la entrada/el tránsito y la salida de los viajeros;
 - k) En caso de accidentes de aviación, aceptar sin demora la entrada temporal de los expertos que se necesiten para la búsqueda, el salvamento, la investigación de accidentes y la reparación o recuperación de una aeronave de conformidad con los Anexos 12 y 13 al Convenio de Chicago, sin que deban presentar otro documento de viaje, si procede, que no sea un pasaporte;
 - l) Cuando los expertos en investigación necesiten un visado para una misión relacionada con un accidente, la Autoridad deberá, de ser necesario y en circunstancias excepcionales, expedir ese visado a los expertos, o ayudarlos, a su llegada;

- m) Garantizar que se apliquen las disposiciones del Anexo 9 de la OACI con respecto a las personas no admisibles y deportadas;
- n) Participar en el Comité FAL nacional y –de ser necesario– en otras reuniones relacionadas con la facilitación; y
- o) Proporcionar gratuitamente servicios suficientes a los explotadores durante las horas hábiles establecidas.

Autoridad sanitaria [Insértese el nombre exacto de la autoridad]

De conformidad con el Artículo 14 del Convenio de Chicago, se toman medidas eficaces para prevenir la propagación de enfermedades transmisibles por vía aérea. Respecto de la facilitación, la autoridad sanitaria [Insértese el nombre exacto de la autoridad] es responsable, entre otras cosas, de:

- a) Colaborar activamente con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros países para garantizar que se implante con eficacia el Reglamento Sanitario Internacional (RSI);
- b) Detectar incidentes relacionados con enfermedades o muerte que superen los niveles previstos en un determinado momento en todos los ámbitos del Estado;
- c) Comunicar de inmediato al nivel apropiado de respuesta de salud pública toda la información esencial disponible;
- d) Aplicar de inmediato medidas preliminares de control (para evitar la propagación de la enfermedad);
- e) Responder con prontitud y eficacia a los riesgos para la salud pública y las emergencias de salud pública de importancia internacional;
- f) Garantizar la desinsectación, desinfección y descontaminación de la aeronave de conformidad con las recomendaciones de la OMS y en cumplimiento del RSI;
- g) Proporcionar instalaciones adecuadas para vacunación y cuarentena (si procede) y expedir los certificados correspondientes;
- h) Garantizar, en colaboración con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, que la preparación, el almacenamiento y el servicio de los alimentos y el suministro de agua y otros elementos destinados al consumo en los aeropuertos o a bordo de las aeronaves sean higiénicos y cumplan las normas establecidas por la OMS y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura;

- i) Notificar a la OMS de inmediato y de conformidad con los requisitos del RSI de toda la información esencial relacionada con riesgos para la salud de índole internacional;
- j) Garantizar el acceso a los servicios médicos adecuados, incluidas las instalaciones para diagnóstico, con el fin de permitir que los pasajeros y trabajadores aeroportuarios enfermos sean examinados y atendidos de inmediato;
- k) Establecer y mantener un plan de respuestas ante emergencias de salud pública para garantizar una respuesta inmediata ante una emergencia de salud pública de importancia internacional;
- l) Garantizar que haya un espacio adecuado, separado de otros pasajeros, para entrevistar a las personas bajo sospecha o las personas afectadas;
- m) Evaluar el estado de salud y, de ser necesario, organizar la cuarentena de los pasajeros sospechosos;
- n) Participar en las reuniones del Comité FAL nacional.

Autoridad de agricultura [Insértese el nombre exacto de la autoridad]

En materia de facilitación, la autoridad de agricultura [Insértese el nombre exacto de la autoridad] debería garantizar que:

- a) Las plantas y los animales que se exporten desde el país o se importen a él cumplan el reglamento de transporte y tengan la certificación necesaria de los organismos competentes;
- b) Se mantengan consultas frecuentes con los organismos/instituciones internacionales que reglamentan los alimentos, la agricultura y los animales a fin de estar al corriente de las últimas novedades y mantener informado al Comité de Facilitación de Aeropuertos y otras partes interesadas de las novedades que repercuten en la aviación civil;
- c) Cuando se requiera la desinfección de aeronaves por motivos de sanidad animal, se utilicen únicamente aquellos métodos y desinfectantes recomendados por la Oficina internacional de Epizootias;
- d) Se declare la aplicación de medidas extraordinarias en caso de amenaza de enfermedad animal; y
- e) Se participe en el Comité FAL nacional.

Explotadores de aeronaves

Los explotadores de aeronaves deberán:

- a) Despachar a los pasajeros y la carga con eficiencia;
- b) Informar a los pasajeros de los requisitos específicos de los países que los pasajeros se proponen visitar o transitar;
- c) Tomar las precauciones necesarias para garantizar que los pasajeros posean los documentos de viaje requeridos al momento del embarque;
- d) Asumir la responsabilidad de la custodia y la atención de los pasajeros y los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para la verificación;
- e) Prestar asistencia adecuada a los pasajeros con necesidades especiales, incluidos los menores de edad y los pasajeros con movilidad reducida o impedimentos;
- f) Informar a los explotadores de aeronaves y los organismos gubernamentales pertinentes, en carácter de secreto comercial, de su servicio, su cronograma y sus planes de flotas en el aeropuerto, para permitir una planificación racional de las instalaciones y los servicios en lo que respecta al tránsito previsto; y
- g) Participar en el Comité FAL nacional y –de ser necesario– en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

Explotadores de aeropuertos

Se prevé que los explotadores de aeropuertos *[Insértense los nombres]* consulten permanentemente con los explotadores de aeronaves, organismos de control y otras partes interesadas pertinentes a fin de garantizar que se provean instalaciones y servicios satisfactorios para el manejo y despacho rápido del equipaje, los pasajeros, la tripulación, el correo y la carga.

Las tareas de facilitación específicas de los explotadores de aeropuertos incluyen, entre otras:

- a) Diseñar los aeropuertos de manera de mejorar las disposiciones relativas a la afluencia del tránsito en los aeropuertos;
- b) Exhibir los letreros recomendados a nivel internacional para facilitar el movimiento de los pasajeros en los aeropuertos;

- c) Proveer pantallas de información de vuelos;
- d) Utilizar equipos especializados de seguridad, si procede, para examinar a los pasajeros y reducir así la cantidad de pasajeros que es preciso examinar por otros medios;
- e) Ofrecer un espacio destinado a las instalaciones necesarias para el mantenimiento de la salud pública y la cuarentena de animales y plantas;
- f) Proporcionar espacio e instalaciones para los organismos encargados del control del despacho en términos que no sean ni menos ni más favorables que los que se aplican a los explotadores de aeropuertos o usuarios que necesitan espacio e instalaciones comparables;
- g) Proporcionar, mantener y optimizar las instalaciones y los servicios para los pasajeros con necesidades especiales, incluidos los pasajeros con movilidad reducida o impedimentos; y
- h) Organizar Comités de facilitación de aeropuertos y/o Comités de usuarios de aeropuertos.
- i) Participar en el Comité FAL nacional y –de ser necesario– en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

Agentes de servicios de escala

Los agentes de servicios de escala deberán:

- a) Colaborar estrechamente con los organismos gubernamentales para garantizar el tránsito fluido de pasajeros, carga, equipaje y correo por las instalaciones de los aeropuertos; y
- b) Participar en las reuniones del Comité de facilitación de aeropuertos, según proceda.

Organismos responsables de la implantación de las disposiciones relacionadas con la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9

Nota explicativa — Como buena práctica, tal vez los Estados deseen incluir una sección en la que se traten las normas relacionadas con la seguridad de la aviación que figuran en el Anexo 9. Estas disposiciones figuran en el Apéndice del Anexo 17. Como alternativa, tal vez los Estados deseen trasladar esta sección a un Anexo, lo que permitiría que la Autoridad competente aprobase el Anexo específico y que, con el tiempo, se actualizaran las responsabilidades.

Nota explicativa — La organización de los servicios del Estado a nivel nacional es responsabilidad del Estado en cuestión. En consecuencia, es posible que un Estado decida asignar responsabilidades en cuestiones de facilitación de acuerdo con la organización de sus servicios.

Nota explicativa — Esta sección no pretende ser una asignación obligatoria de responsabilidades que los Estados deban adoptar ni una guía prescriptiva. Los Estados pueden adoptar otro enfoque sobre el modo en que se gestionan las tareas y dicho enfoque puede reflejarse en la sección como corresponde.

Entrada y salida de aeronaves

Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, [insértense las autoridades pertinentes] tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda.

Nota explicativa — esto aborda la norma 2.2 del Anexo 9

Entrada y salida de personas y de su equipaje

Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, [insértense las autoridades pertinentes] tendrán presente la utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de inmigración, cuando corresponda.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.2 del Anexo 9

[insértense las autoridades pertinentes] no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.4 del Anexo 9

[insértense las autoridades pertinentes] actualizarán regularmente los elementos de seguridad que figuran en sus documentos de viaje. Esto contribuiría a impedir el uso fraudulento de documentos de viaje e incluso a detectar casos en que se hayan alterado o duplicado esos documentos de manera ilegal.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.7 del Anexo 9

[insértense las autoridades pertinentes] establecerán controles con respecto a la creación y expedición 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.

Nota explicativa – esto aborda la norma 3.8 del Anexo 9

[insértense las autoridades pertinentes] deberían incorporar datos biométricos en sus pasaportes de lectura mecánica, utilizando una o más de las técnicas de almacenamiento de datos optativos para suplementar la zona de lectura mecánica, según se especifica en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.

Nota explicativa — esto aborda el método recomendado 3.9 del Anexo 9

Todos los pasaportes expedidos por [insértense las autoridades pertinentes] deberán ser de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 1.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.10 del Anexo 9

En el caso de los pasaportes expedidos después del 24 de noviembre de 2005 y que no son de lectura mecánica, [insértense las autoridades pertinentes] se asegurarán de que la fecha de vencimiento sea anterior al 24 de noviembre de 2015.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.10.1 del Anexo 9

[insértense las autoridades pertinentes] asistirán a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.31 del Anexo 9

Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que los pasajeros lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para fines de control.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.33 del Anexo 9

[insértense las autoridades pertinentes] se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados y los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje y devolverán a las autoridades competentes del Estado que figuren como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado tales documentos. *[Tal vez los Estados que han implantado el sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API) deseen hacer una referencia a ese sistema.]*

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.33bis del Anexo 9

Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves

Los CMT solo se expedirán después de que [insértense las autoridades pertinentes], o las autoridades designadas para hacerlo en su nombre, hayan llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, se establecerán en relación con la expedición de CMT controles adecuados tales como la 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.

Nota explicativa — esto aborda la norma 3.67 del Anexo 9

Entrada y salida de carga y otros artículos

Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia, se utilizarán técnicas modernas de registro o inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse.

Nota explicativa — esto aborda la norma 4.7 del Anexo 9

Personas no admisibles y deportadas

[insértense las autoridades pertinentes] que tengan razones para creer que una persona no admisible podría oponer resistencia a su retiro, [insértense las autoridades pertinentes] lo notificarán al explotador de aeronaves pertinente con la máxima antelación posible a la salida prevista de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

Nota explicativa — esto aborda la norma 5.8 del Anexo 9

[insértense las autoridades pertinentes] que ordenen el traslado de una persona deportada de su territorio se harán cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro.

Nota explicativa — esto aborda la norma 5.18 del Anexo 9

Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, [insértense las autoridades pertinentes] divulgarán la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:

- a) la copia de la orden de deportación exigida por la ley;
- b) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado y toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
- c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

Nota.— Para cerciorarse de que existe coordinación entre las normas sobre facilitación y seguridad de la aviación, se sugiere tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.

Nota explicativa — esto aborda la norma 5.19 del Anexo 9

ADJUNTO 1**COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO****REGLAMENTO**

1. El Presidente del Comité Nacional de Facilitación del transporte aéreo (en adelante, Comité FAL nacional) es el *[cargo del funcionario de la autoridad designada para el Programa FAL nacional]*.
2. *[Autoridad designada para el Programa Nacional de Facilitación]* proporciona servicios de Secretaría al Comité FAL nacional.
3. Los ministerios u organismos gubernamentales y otras entidades que participan en la implantación del PNFTA designan a su miembro respectivo para que integre el Comité FAL nacional.
4. Los miembros del Comité FAL nacional deberán participar en todas las reuniones de dicho Comité. Se puede reemplazar a un miembro por un suplente, que asumirá la misma responsabilidad y ejercerá los mismos derechos que el miembro titular. *[Tal vez los Estados deseen incluir la lista de miembros del Comité FAL nacional en un Anexo aparte.]*
5. Es posible que el Presidente invite a expertos cuyos conocimientos específicos podrían revestir un interés considerable para el Comité a participar en una reunión (o más) del Comité FAL nacional, o solo en una parte de dicha reunión, con criterio *ad hoc*.
6. Los miembros del Comité FAL nacional y los expertos invitados a las reuniones deberán garantizar la confidencialidad de los contenidos específicos de las reuniones y las decisiones tomadas, según considere necesario el Presidente del Comité FAL nacional.
7. El Comité FAL nacional se reunirá *[insértese cantidad]* veces por año. El Comité FAL nacional puede celebrar reuniones especiales siempre que sea necesario con el fin de revisar una situación de facilitación e intentar resolver problemas operacionales específicos. Los resultados de las reuniones especiales se comunican al Comité FAL nacional.
8. El secretario del Comité FAL nacional es responsable de:
 - Llevar a cabo todos los trámites administrativos para la preparación de las reuniones del Comité FAL nacional en coordinación con el Presidente;
 - difundir el orden del día provisional entre los miembros del Comité FAL nacional con al menos *[insértese número]* días hábiles de antelación.
9. Se presentarán todas las notas al secretario por lo menos *[insértese número]* días hábiles antes de la reunión.
10. El secretario prepara un resumen de las decisiones tras cada reunión, para distribución entre los miembros del Comité FAL nacional dentro de los *[insértese número]* días hábiles de finalizada la reunión.

— — — — —

**Cuestión 4 del
orden del día: Otros asuntos****4.1 DOCUMENTACIÓN**

A pedido de la Asamblea en su 38° período de sesiones, en la nota WP/4 se presentaron propuestas de enmienda del Doc 9944, *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)*.

En la nota WP/11, Australia señaló la necesidad de ayudar a los Estados en la implantación de nuevos sistemas de datos de los pasajeros, con miras a reducir la proliferación de tipos de datos y sistemas no normalizados y, a su vez, asistir a los explotadores de aeronaves en el cumplimiento de los requisitos en materia de datos de los pasajeros de cada Estado y, por lo tanto, propuso la idea de establecer un proceso o base de datos de intercambio de información gestionada por la OACI con el objetivo de lograr la normalización y procesos consistentes de distribución de información relacionada con los datos de los pasajeros y contribuir al cumplimiento de la industria y la formación de un Grupo de Trabajo que perfeccionase la propuesta para un nuevo examen.

En la nota WP/12, la Secretaría propuso la creación de un Grupo de Trabajo para la Auditoría del Anexo 9 a fin de examinar la viabilidad de ampliar el alcance del Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) de modo que abarque todas las normas del Anexo 9, conforme a lo solicitado por el Consejo.

En la nota WP/14, Singapur señaló que, al estar cada vez más difundidas las tecnologías de automatización de los procesos de autoservicio de pasajeros, los textos de orientación en esta esfera ayudarían a los Estados, los aeropuertos y las líneas aéreas a implantar tecnologías de autoservicio y modernizar el transporte aéreo y propuso que el Grupo de expertos formase un Grupo de Trabajo para la elaboración de textos de orientación acerca de los procesos de autoservicio de pasajeros.

La nota IP/1, presentada por el Reino Unido en representación de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), contiene una descripción de la situación de los debates en curso sobre los diversos temas tratados en las Recomendaciones de la CEAC relativas a menores no acompañados, así como los ámbitos en los que aún es necesario seguir trabajando, y respecto de los cuales se invitó a los miembros del Grupo de expertos a efectuar su contribución, con el objeto de profundizar esa labor. En el Apéndice de la nota IP/1 se reproducen las Recomendaciones de la CEAC para que tome conocimiento el Grupo de expertos.

En la nota IP/4, presentada por el Canadá en representación del Grupo IATA/Grupo de trabajo de autoridades de control (IATA/CAWG), se procuró esbozar una posible definición universal de un Sistema Electrónico de Viajes (ETS), que abarcase el visado electrónico, las autoridades electrónicas de viaje y otros programas en línea, como parte de la labor del IATA/CAWG destinada a aumentar el uso de Sistemas Electrónicos de Viaje a nivel internacional. En la IP/4 se invitó a los miembros del Grupo de expertos a que prestasen asistencia para determinar las mejores prácticas y los posibles SARPS del Anexo 9 para su examen en una futura reunión del Grupo de expertos FAL de la OACI.

En una videoconferencia, la OMT efectuó una presentación sobre la apertura en materia de visados.

4.2 ANÁLISIS Y RECOMENDACIONES

4.2.1 Las propuestas incluidas en la nota WP/4 recibieron el apoyo del Grupo de expertos, ya que este considera que el Doc 9944 es aceptable y no requiere enmiendas. El Grupo de expertos señaló

que las propuestas presentaban un enfoque no normalizado de los sistemas PNR existentes y su utilización y las consideró prematuras a la luz de las negociaciones internacionales en curso sobre el tema.

4.2.2 El Grupo de expertos respaldó la propuesta, presentada en la nota WP/11, de establecer un grupo de trabajo para perfeccionar la base de datos propuesta u otro proceso de intercambio de información a fin de mejorar el uso y la implantación de los sistemas de datos de los pasajeros. Asimismo, convino en las atribuciones, que figuran en el Apéndice, a fin de establecer un Grupo de Trabajo sobre mejoramiento del intercambio de información relativa a los requisitos en materia de datos de los pasajeros.

4.2.3 En su examen de la nota WP/12, el Grupo de expertos observó la prioridad en el Programa de Facilitación, ratificada por la Asamblea, de mejorar el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9, pero planteó una serie de preocupaciones sobre la idea de auditar la totalidad las normas del Anexo 9. Estas preocupaciones abarcaban: a) las repercusiones financieras de esas auditorías en la OACI y los Estados; b) si se obtendría algún valor agregado haciendo una auditoría de la totalidad de las normas del Anexo 9; c) si habría beneficios o dificultades para tratar los asuntos de seguridad y facilitación durante el mismo proceso de auditoría; d) preocupaciones prácticas relativas a la experiencia y la formación necesarias antes de que los auditores estuviesen en condiciones de auditar las normas del Anexo 9, dados el alcance y la complejidad de los temas que abarca; e) las dificultades prácticas de auditar temas que son responsabilidad de diversos organismos gubernamentales; f) la falta de programas nacionales de Facilitación en muchos Estados, cuya concreción podría mejorar el cumplimiento de las normas del Anexo 9; g) la necesidad de que la OACI concentre sus recursos en las actividades que producirán el resultado más deseable; y h) las dificultades de obtener un mandato para que la OACI efectúe auditorías a entidades que no están relacionadas con la aviación.

4.2.3.1 Algunos miembros del Grupo de expertos expresaron la opinión de que, habida cuenta de que se habían puesto en marcha otras medidas para mejorar el cumplimiento de las normas del Anexo 9 en apoyo de las prioridades para 2014-2016, por ejemplo, el Manual FAL, el modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo y la mejora de los textos de orientación, tal vez era prematuro emprender una auditoría de las normas del Anexo 9, teniendo en cuenta que eso podría incidir de manera significativa en los recursos, como también el potencial de que esas y otras medidas adoptadas como parte del Programa de Facilitación para 2014-2016 aumentasen el cumplimiento. Los miembros del Grupo de expertos señalaron que, puesto que el Consejo había encomendado a la Secretaría que examinase la viabilidad de efectuar una auditoría de todas las normas del Anexo 9, la Secretaría debía cumplir ese mandato.

4.2.3.2 El Grupo de expertos alcanzó un amplio consenso respecto de las opiniones mencionadas y concluyó que la Secretaría debería contemplar esas opiniones en el estudio de viabilidad.

4.2.4 Con respecto a la nota WP/14, el Grupo de expertos apoyó la propuesta de elaborar textos de orientación sobre el tema de los procesos de autoservicio de pasajeros. Además, convino en que el Grupo de Trabajo existente sobre textos de orientación debía emprender la tarea teniendo debidamente en cuenta las prácticas existentes elaboradas por la industria y la IATA.

APÉNDICE

Proyecto de atribuciones – Grupo de Trabajo sobre mejoramiento del intercambio de información relativa a los requisitos en materia de datos de los pasajeros.

Se creará un Grupo de Trabajo para avanzar con una propuesta sobre mejoramiento del intercambio de información relativa a los requisitos en materia de datos de los pasajeros, que consistirá en una base de datos u otro mecanismo similar de intercambio de información.

El Grupo de Trabajo estará compuesto por miembros designados por los Estados y grupos de la industria interesados, procurando alcanzar una representación geográfica bastante equitativa. Australia será el relator del Grupo de Trabajo y se confirmarán los miembros que lo integran tras la finalización de la FALP/8.

El Grupo de Trabajo investigará y elaborará, para su consideración por el Grupo de expertos sobre Facilitación, una opción (u opciones) recomendada para la creación de una base de datos o un sistema similar con el fin de mejorar el intercambio de información relativa a los requisitos en materia de datos de los pasajeros, que abarque:

- las necesidades de información de los Estados y la industria y los consiguientes elementos de datos para la base de datos;
- el funcionamiento de la base de datos, desde los puntos de vista práctico y técnico;
- la manera en que los Estados archivarán/presentarán información mediante la base de datos;
- el modo de acceso de los Estados y la industria a la base de datos;
- opciones para garantizar que la base de datos se mantenga actualizada; y
- las funciones respectivas de las partes interesadas, con inclusión de la OACI, la OMA y la IATA, en lo que respecta a la base de datos.

El Grupo de Trabajo también colaborará con la Secretaría de la OACI en la elaboración de un análisis del costo esperado de establecimiento y mantenimiento de la base de datos y las repercusiones previstas en los recursos financieros y de dotación de personal.

El Grupo de Trabajo presentará un informe en la próxima reunión del Grupo de expertos sobre Facilitación para que este lo examine.

27 de noviembre de 2014.

APÉNDICE A
LISTA DE PARTICIPANTES DE LA 8ª REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS
SOBRE FACILITACIÓN

Miembros del grupo, suplentes y asesores

Dr. Norberto Ezequiel Luongo	Miembro	Argentina
Sr. Samuel Lucas	Miembro	Australia
Sr. Glenn Smith	Asesor	
Sra. Manon Lescaut	Asesor	
Sra. Arundhati Gupta	Asesor	
Sra. An De Lange	Miembro	Bélgica
Sr. Luis Gustavo Pinheiro Loureiro Carneiro	Miembro	Brasil
Sra. Nancy Amélia Sanches Amikura	Asesor	
Sr. Jose Ricardo Pataro Botelho de Queiroz	Representante suplente en el Consejo	
Sr. Roberto da Rosa Costa	Representante suplente en el Consejo	
Sra. Wenli Bai	Miembro	China
Sr. Xu Wang	Asesor	
Sr. Wenjiang Liu	Asesor	
Sr. Weicheng Jin	Asesor	
Sr. Yongli Chen	Asesor	
Sr. Yancun Xie	Asesor	
Sr. Hui Zhang	Asesor	
Sr. Chunyu Ding	Representante suplente en el Consejo	
Sra. Marie Hauerová	Miembro suplente	República Checa
Sr. Magdy Abd El-Malek Ibrahim	Miembro	Egipto
Sr. Samir Shafik K.A. Malak	Miembro suplente	
Sr. Patrick Lansman	Miembro	Francia
Embajador Olivier Caron	Representante en el Consejo	
Sr. Maxime Millefert	Representante suplente en el Consejo	
Sr. Yu Ukawa	Miembro	Japón

Sr. Nicholas Bodo	Miembro	Kenya
Sr. David Machio	Asesor	
Sr. Charles Owino	Asesor	
Sra. Anthonia Abiola Vincent	Miembro	Nigeria
Sra. Mary Oluwakemi Adigun	Asesor	
Sra. Modupe Joana Sessi	Asesor	
Sr. Luís Trindade Santos	Miembro	Portugal
Sra. Maria Helena Faleiro de Almeida	Representante en el Consejo	
Sr. Dimitri V. Shiyan	Miembro	Federación de Rusia
Sr. Valery V. Pastukhov	Asesor	
Sr. Sami Ashi	Miembro	Arabia Saudita
Sr. Sherman Koh	Miembro suplente	Singapur
Sr. Aiden Yeo	Asesor	
Sra. Cheri Lim	Asesor	
Sra. Rachel Zeng	Asesor	
Sr. Aik Lim	Asesor	
Sra. Mari Greyling	Miembro	Sudáfrica
Sr. Urs Haldimann	Miembro	Suiza
Sr. Frédéric Rocheray	Miembro suplente	
Sra. Wafa Abdulla Al Obaidli	Miembro	Emiratos Árabes Unidos
Sr. Joseph Makasi Wasike	Asesor	
Sr. Tariq Almarzooqi	Asesor	
Sr. Robert Block	Miembro	Reino Unido
Sr. Mark Rodmell	Representante en el Consejo	
Sr. Jeremy Stokes	Asesor	
Sr. Damien Shannon	Asesor	
Sra. Esta Rosenberg	Miembro	Estados Unidos
Sra. Katie Logisz	Asesor	
Sr. Matt Cornelius	Asesor	
Dr. Roberto Perdomo Protti	Miembro	Uruguay

Sr. Fernando Luis Maurente Ferraros Representante ante la OACI
May. (Nav.) Roderick Islas Asesor

Nota.— Los siguientes miembros del grupo de expertos no pudieron asistir a la reunión:

Sr. Victor M. González-Calero Miembro, Cuba
Sra. Susanne Schriek Miembro, Alemania
Sr. Chris N. T. Quaye Miembro, Ghana
Sr. Fareed Ahmed Miembro, Pakistán
Sr. Moussa Ndiaye Miembro, Senegal
Sr. 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. Karen Plourde Miembro, Canadá
Sr. Anil Shrivastava Miembro, India
Sra. Cinzia Mariani Miembro, Italia

Observadores de los Estados

Sra. Dana Chaulk	Observador	Canadá
Sra. Nicoletta Bouwman	Observador	
Sr. Kees Bradley	Observador	
Sra. Cheryl Burrell	Observador	
Sra. Maxine Hurter	Observador	
Sr. John Watts	Observador	
Sr. Alberto Muñoz Gómez	Representante ante la OACI	Colombia
Sr. Prashant Sukul	Representante en el Consejo	India
Sr. Satyajit Dutta	Asesor	
Sr. Thamrin Abudi	Observador	Indonesia
Sr. Zakaria	Observador	
Sr. Phoe Saefulloh	Observador	
Sra. Ervina Hutagalung	Observadora	
Sra. Inne Yuliawati	Observadora	
Sra. Reny Asmiyanti	Observadora	
Sr. Agoes Soebagio	Observador	
Sr. Yosef Yudharso	Observador	
Sr. Antonino Bardaro	Representante suplente en el Consejo	Italia
Sr. Mohamed Sayeh Eltayf	Representante en el Consejo	Libya
Sr. Dionisio Mendez Mayora	Representante en el Consejo	México
Sra. Dulce María Valle Álvarez	Representante suplente en el Consejo	
Sr. Ye Htut Aung	Observador	Myanmar
Sr. Wunna Tun	Observador	
Sr. Lim Michael	Observador	
Sr. Ram Kumar Ray	Observador	Nepal
Sr. Sudhir Kumar Shrestha		
Sra. Diantha Raadgers	Observadora	Países Bajos
Sr. Melle Koster	Observador	
Sra. Janneke Nijdam	Observadora	
Sr. Gary Collins	Observador	Nueva Zelandia
Sra. Eveling Anabell Aráuz Betanco	Representante en el Consejo	Nicaragua
Sr. Knut Magne Skaar	Representante en el Consejo	Noruega
Mrs. Helene Jansson Saxe	Representante suplente en el Consejo	
Sr. Nasser Al-Jasassi	Observador	Omán

Sr. Angel Soret Lafraya	Observador	España
Sra. Annelie Sjölund	Observadora	Suecia
Sr. Yildirim Kemal Yillikçi	Observador	Turquía
Sr. David Alfonso Blanco Carrero	Representante en el Consejo	Venezuela
Sr. Carlos José Flores Alvarez	Observador	

Observadores de organismos internacionales

Sr. Arturo Garcia-Alonso	Observador	Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
Sr. Serge Yonke Nguewo	Observador	
Sra. Patricia Reverdy	Observadora	Conferencia Europea de Aviación Civil (ECAC)
Sr. Christopher Ross	Observador	Unión Europea (EU)
Sr. Carlos Grau Tanner	Observador	Global Express Association (GEA)
Sr. Robert Davidson	Observador	Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
Sr. Michael Comber	Observador	
Sr. Dominique Antonini	Observador	
Sr. Peter Ingleton	Observador	Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)
Sr. Frank Hofmann	Observador	International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations (IAOPA)
Sra. Carole Couchman	Observadora	Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)
Sr. Michael O'Connell	Observador	Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL)
Sr. Alexander Beck	Observador	Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados

		(ACNUR)
Sr. Chris Lyle	Observador	Organización Mundial del Turismo (OMT)
Sr. Georges Cantone	Observador	Organización Mundial de Aduanas (OMA)

APÉNDICE B
LISTA DE NOTAS DE ESTUDIO Y NOTAS DE INFORMACIÓN

Notas de estudio			
Núm.	Cuestión del orden del día	Título	Presentada por
1	—	Orden del día	Secretaría
2	2	Propuestas de enmienda del Anexo 9: asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares	Secretaría
3	2	Propuestas de enmienda del Anexo 9: sistema automatizado de despacho de inmigración	Secretaría
4	4	Propuestas para enmendar las Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc 9944)	Secretaría
5	2	New Standard for Travel Document for Refugees and Stateless Persons (Convention Travel Documents)	ACNUR
6	2	Propuestas de enmienda de los SARPS relacionados con los documentos de viaje	Canadá (en nombre del TAG/MRTD)
7	2	Utilización de la base de datos de la INTERPOL sobre documentos de viaje robados y perdidos en los puestos de control fronterizos de entrada y salida: propuesta de un nuevo método recomendado	Secretaría
8	2	Proposals for Amending ICAO Annex 9 on Air Carrier Liability	Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)
9	3	Informe del Grupo de trabajo sobre textos de orientación	Singapur (en nombre del WGGM)
9 App	3	Model National Air Transport Facilitation Programme	
10	2	Facilitation of Air Cargo	Los Países Bajos
11	4	Improving Information Sharing on Passenger Data Requirements	Australia
12	4	Annex 9 Audits	Secretaría
13	5	Inter-Operability of Advance Cargo Information Programmes	FIATA, GEA, IATA y TIACA
14	5	Self-Service Passenger Processes: Proposal to Develop Guidance Materials	Singapur

Notas de información			
Núm.	Cuestión del orden del día	Título	Presentada por
1	4	ECAC Recommendations on Unaccompanied Minors	CEAC
2	1	A38-16, Consolidated Statement of Continuing Policies Related to Facilitation	Secretaría
3	1	FAL Work Programme 2014-2016	Secretaría
4	4	Electronic Travel System (ETS)	Canadá (en nombre del IATA/CAWG)

— FIN —