



INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO)
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI)

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL (CLAC)
LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC)



SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/2)

Antigua y Barbuda, 16 al 18 de mayo de 2012

AVSEC/FAL/RG/2 — NE/06
01/05/12

Cuestión 3 del
Orden del día

Desarrollo mundial y regional

3.3 Anexo 9, Grupo de Expertos FAL, Manual de Facilitación

DESARROLLO EN EL PROGRAMA DE FACILITACIÓN

(Presentada por la Secretaría de la OACI)

RESUMEN

La presente nota resume el desarrollo en Facilitación (FAL) dentro de la OACI desde la Reunión AVSEC/FAL/RG/1 celebrada en mayo de 2011 en Paraguay. El desarrollo principal está relacionado con la información anticipada de los pasajeros (API), los datos de registro de nombres de los pasajeros (PNR), la propuesta para enmendar el Apéndice 13 al Anexo 9 y la próxima Séptima Reunión del Grupo de Expertos FAL (FALP/7). La acción para el Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación está propuesta en el párrafo 5.

Referencias:

- Circular a los Estados EC 6/3-12/14 de fecha 17 de febrero de 2012
- Circular a los Estados EC6/3-11/76 de fecha 5 de diciembre de 2011
- Circular a los Estados EC 6/3-11/26 de fecha 13 de mayo de 2011
- Doc 9944, Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)
- Directrices de la OMA/IATA/OACI sobre API

**Objetivos
Estratégicos**

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico B de la OACI.

1. Desarrollo en la información anticipada de los pasajeros

1.1 La información anticipada de los pasajeros (API) involucra la captura de los datos biográficos de un pasajero así como otros detalles de vuelo por parte del explotador de aeronaves previo a la salida. Esta información se transmite de manera electrónica a las agencias de control de fronteras en el país de destino después de la salida del vuelo. Por ende, los detalles de los pasajeros de llegada se reciben antes de que el vuelo llegue a su destino y las agencias de control de fronteras pueden examinar los nombres de los pasajeros y compararlos con las bases de datos de los cuerpos policiales e identificar los pasajeros de alto riesgo que pudieran requerir cuestionamientos adicionales a la llegada del vuelo. Como resultado, se autoriza la entrada de los pasajeros de bajo riesgo rápidamente.

1.2 Para manejar las transmisiones de manifiestos de pasajeros, se desarrolló específicamente un mensaje electrónico estándar que se conoce como el PAXLST. La Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la OACI han acordado la información máxima de API que debería incorporarse en un mensaje PAXLST. La OMA, IATA y OACI mantienen y publican en conjunto las directrices con prácticas recomendadas que están dirigidas a asistir a los Estados que buscan implementar sus propios programas nacionales API. La última tercera versión fue publicada a finales de 2010 y está disponible en el sitio público de la OACI en: <http://www2.icao.int/en/AVSEC/FAL/Pages/Publications.aspx>.

1.3 Desde el punto de vista de la gestión de riesgo, el API permite la identificación de posibles viajeros de “alto riesgo” después de que un vuelo ha salido y esta es la primera oportunidad en la que las agencias de control de fronteras en el Estado de destino tienen que examinar los detalles de pasajeros de un vuelo de llegada. Como resultado, puede tomarse una acción de mitigación de riesgo después de la salida del vuelo. La inspección de información API previo a la salida proporcionaría una solución de seguridad más robusta.

1.4 Por lo tanto, se está desplegando un formato API más sofisticado – un API interactivo (iAPI) – para cubrir las necesidades de las autoridades de seguridad de la aviación, migración y aduanas. La característica que distingue al iAPI (también conocido como Procesamiento anticipado de pasajeros [APP] en Australia y Búsqueda rápida APIS [AQQ] en Estados Unidos) es que proporciona un intercambio electrónico de mensajes en línea pasajero-por-pasajero entre el explotador de aeronaves y la agencia de control de fronteras del Estado de destino (en contraste con el mensaje API con la información de todos los pasajeros en el vuelo). Cuando un pasajero se documenta para un vuelo, su información fluye desde el sistema de control de salidas del explotador de aeronaves a las autoridades de control de fronteras del destino. Ellos a su vez, envían un mensaje electrónico en tiempo real al explotador de aeronaves, permitiendo o rechazando el abordaje del pasajero en el vuelo en cuestión. Este tipo de sistema es conocido como sistema “Abordo/No abordaje” o “Luz roja/Luz verde” o “Autorización de transportar”. Esto permite una mejora en la seguridad ya que los Estados de destino pueden prevenir proactivamente que los pasajeros de alto riesgo potencial y sus pertenencias no aborden vuelos en el lugar de la salida. El iAPI también sirve como un proceso de facilitación mejorada ya que el uso del sistema iAPI reduce que los explotadores de vuelos estén expuestos a penalizaciones asociadas con el transporte de pasajeros no admisibles, además de permitir la autorización eficiente de fronteras en el destino.

1.5 OMA; IATA y OACI han acordado y endosado un conjunto de directrices sobre API, las cuales incorporan orientación sobre iAPI, se espera la publicación de dichas directrices para junio de 2012.

1.6 Las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 requieren que los Estados estandaricen sus requerimientos API. Por ejemplo, la norma 3.47 obliga a un Estado que ha establecido un sistema API bajo su legislación nacional para que se adhiera a las normas internacionales reconocidas para la transmisión de dicha información.

1.7 En diciembre de 2011, la OACI instó a sus Estados Contratantes a apearse a las normas internacionales para la transmisión API mediante la comunicación a los Estados EC6/3-11/76, *Implementación de la Norma 3.47 del Anexo 9 – Facilitación*.

2. Desarrollo en los datos de registro de nombres de los pasajeros (PNR)

2.1 Datos de registro de nombres de los pasajeros (PNR) es un nombre genérico asignado a los registros creados por los explotadores de aeronaves o sus agentes para cada viaje documentado por un pasajero (o potencial pasajero). El PNR se construye utilizando información relativa a todos los segmentos de vuelo de un viaje. Los datos PNR son recolectados por los explotadores para sus propios propósitos comerciales y operacionales derivados del suministro de los servicios de transporte aéreo.

2.2 La OACI publicó la Circular 309 en 2006, la cual contiene directrices que establecen medidas uniformes para la transferencia de datos PNR y el manejo subsecuente de los datos por parte de los Estados relacionados con el tema. En 2010 se publicaron directrices actualizadas en las Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc 9944).

2.3 Así como el mensaje PAXLST es el mensaje estandarizado para API, el mensaje PNRGOV es el mensaje estandarizado para la transmisión de datos PNR. La intención del mensaje es la de facilitar el intercambio de datos relevantes con los requerimientos del gobierno sobre datos PNR y los sistemas de reservación de los explotadores de aeronaves. El documento PNRGOV fue desarrollado por el Subgrupo de reservaciones de la IATA sobre Estándares de intercambio de datos de pasajeros y aeropuertos (PADIS), el cual está compuesto por expertos de la industria de aerolíneas y algunos Estados interesados.

2.4 El documento PNRGOV no es un mensaje aprobado por el Centro de Naciones Unidas para la Facilitación de Comercio y Negocios Electrónicos (United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business [UN/CEFACT]), sin embargo, está basado en el Directorio estandarizado de mensajes PADIS de la IATA y sus conjuntos de códigos asociados en conformidad con las reglas de sintaxis ISO 9735 y con las reglas de diseño de mensajes interactivos UN/EDIFACT. Sin embargo, en octubre de 2011, esta norma de la industria fue endosada de manera conjunta por OACI, OMA y IATA, al igual que el mensaje PAXLST. Además, se anticipa que el mensaje PNRGOV será incorporado próximamente en el Doc 9944, por ende proporcionando a los Estados especificaciones internacionales uniformes para los requerimientos de datos PNR.

3. Propuesta para enmendar el Anexo 9

3.1 En enero de 2012, el Comité de Transporte Aéreo del Consejo de la OACI consideró una propuesta para enmendar el Apéndice 13 al Anexo 9. Se ha desarrollado un Apéndice 13 mejorado (Tarjeta de salud pública para localizar a los pasajeros) con la finalidad de remplazar el documento existente y para mejorar el intercambio de información y la eficiencia en la respuesta por parte de autoridades de salud pública ante la eventualidad de una emergencia de salud pública de magnitud internacional, tal y como una pandemia o una epidemia de gran escala.

3.2 La comunicación a los Estados EC 6/3-12/14 de fecha 17 de febrero de 2012 fue diseminada para solicitar comentarios sobre la propuesta de los Estados contratantes y organizaciones interesadas.

3.3 Después de una revisión final de la propuesta y los comentarios en mayo, el Comité de Transporte Aéreo enviará la Enmienda 23 preliminar para la consideración del Consejo en junio de 2012.

4. Séptima Reunión del Grupo de Expertos FAL

4.1 La Séptima Reunión del Grupo de Expertos FAL (FALP/7) está programada a realizarse del 22 al 26 de octubre de 2012. Se espera que el Grupo de Expertos considere las propuestas de los Estados y de la Secretaría para incluir nuevas normas y métodos recomendados (SARPS) en el Anexo 9, incluyendo las disposiciones sobre el iAPI y el PNR para suplementar las SARPS existentes sobre API y PNR. Además, se le invitará a que considere el informe sobre el Grupo de Trabajo de Pasajeros con discapacidades (PWD) y a tomar acción, según sea necesario, así como a considerar cualquier otro asunto de interés, según sea pertinente.

5. Taller/Seminario Regional OACI/CLAC sobre Facilitación

5.1 Respecto a la Conclusión 1/4 de la Reunión AVSEC/FAL/RG/1:

*“Conclusión 1/4 Seminario/Taller Regional sobre Facilitación
Que la OACI y la CLAC organicen conjuntamente un seminario/taller regional sobre
facilitación en Chile durante el primer trimestre de 2012.”,*

se celebró un Taller/Seminario Regional OACI/CLAC sobre Facilitación en Santiago, Chile, del 20 al 22 de marzo de 2012. Las conclusiones de dicho Seminario/Taller se presentan en la NE/18.

5.2 Además, España en cooperación con la OACI y la CLAC, y auspiciado por la Autoridad de Aviación Civil de Colombia, organizó el Seminario sobre Facilitación de Aeropuertos en español el cual se llevó a cabo en Cartagena, Colombia, del 25 al 29 de julio de 2011.

6. Manual de Facilitación (Doc 9957)

6.1 Respecto a la Conclusión 1/5 de la Reunión AVSEC/FAL/RG/1:

*“Conclusión 1/5 Manual de Facilitación en español
Que la OACI agilice la publicación de la versión en español del nuevo Manual de
Facilitación (Doc 9957).”,*

atendiendo la urgente necesidad para este manual, la OACI publicó la versión español del Manual de Facilitación (Doc 9957) en diciembre de 2011.

7. Acción por parte del Grupo Regional

7.1 Se invita al Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación a:

- a) tomar nota de la información respecto a los desarrollos recientes sobre facilitación en la OACI;
- b) alentar a los Estados Miembros a implementar las disposiciones del Anexo 9, en particular aquellas relativas a los requerimientos API y PNR y garantizar la adhesión a las normas internacionales para la transmisión de API, según se instó mediante la comunicación a los Estados EC6/3-11/76; e
- c) instar a los Estados Miembros, estén o no representados, a participar en la Reunión FALP/7.