

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN (FALP)

(Tercera reunión, Montreal, 12 - 16 de febrero de 2001)

Agenda Item 4: Otros asuntos

MODELOS DE PROGRAMAS NACIONALES DE FACILITACIÓN (FAL) Y PROGRAMAS FAL DE AEROPUERTOS

(Nota presentada por la Secretaria)

1. En el adjunto de la presente nota se reproduce un proyecto de texto de orientación, que ha sido solicitado por los Estados contratantes para ayudarlos a establecer programas FAL a niveles nacional y de aeropuerto. Este texto se incorporaría al Anexo 9 en sustitución de los actuales Apéndices 11 y 12.

2. MEDIDAS PROPUESTAS AL GRUPO DE EXPERTOS

2.1 Se invita a los miembros del Grupo de expertos a tomar nota del adjunto e informar a la Secretaria sus comentarios, al respecto.

ADJUNTO

MODELO DE PROGRAMA DE FACILITACIÓN (FAL) DE AEROPUERTO

1. FINALIDAD DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

1.1 La finalidad que persigue un programa FAL de aeropuerto es lograr los objetivos comprendidos en el Anexo 9 a nivel operacional, para facilitar el cumplimiento de las formalidades de despacho fronterizo en el aeropuerto con respecto a la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga.

2. ALCANCE DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

2.1 El programa FAL de aeropuerto abarca todas las disposiciones del Anexo 9 relativas a los procedimientos de despacho de frontera en el aeropuerto, así como la planificación y administración de estos procedimientos. En la tabla a continuación figura una lista representativa de las tareas que han de realizarse y de la(s) norma(s) o método(s) recomendado(s) (SARPS) aplicables a cada cual.

Tarea del Programa FAL de aeropuerto	SARPS del Anexo 9 (10ª Edición)
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto en cuestión.	Norma 6.1
Examinar regularmente la actuación de todas las partes respecto al cumplimiento del objetivo de despachar en menos de 45 minutos a los pasajeros que llegan y en 60 minutos a los pasajeros que salen. Hacer los ajustes necesarios cuando sea posible.	Métodos recomendados 6.19 y 6.29
Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable.	Normas 6.27 y 3.17.1, y Método recomendado 3.14.1
Hacer cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.	Norma 6.3
Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.	Métodos recomendados 6.19 y 6.12.1
Examinar la dotación de personal en los puestos de inspección – turnos de trabajo, sobre tiempo, etc. – y hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.	Método recomendado 6.3.1
Proporcionar información en nombre de los explotadores de las líneas aéreas residentes y las agencias de inspección para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.2 y 6.7
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Norma 6.30

Adjunto

Tarea del Programa FAL de aeropuerto	SARPS del Anexo 9 (10ª Edición)
Señalar a la atención de las autoridades competentes todo problema de servicios relacionados con el cambio de moneda.	Normas 6.65, 6.66 y 6.67
Coordinar la facilitación, el control de narcóticos, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas a fin de cumplir con los objetivos de los cuatro programas.	Norma 8.19

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 El medio recomendado para realizar el programa de facilitación a nivel operacional es el Comité de facilitación de aeropuerto. Aunque el Comité FAL nacional debería alentar la creación de estos comités y mantenerse informado de sus problemas y adelantos, si bien el órgano nacional no los supervisará directamente. Su principal preocupación es la solución de problemas cotidianos en la aplicación del Anexo 9.

3.2 Se recomienda que el administrador de aeropuertos esté a cargo del Comité y convoque reuniones regularmente. El Comité debería estar compuesto por oficiales principales a cargo de sus respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, por ej. aduanas, inmigración, cuarentena, etc., así como los administradores de estación de las líneas aéreas con operaciones internacionales en el aeropuerto en cuestión. La participación de todas las partes es necesaria para lograr el éxito en el programa FAL de aeropuerto.

MODELO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL

1. FINALIDAD DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

1.1 La finalidad del Programa nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de Chicago de que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades trans fronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y de sus pasajeros, tripulación y carga.

2. ALCANCE DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

2.1 Los artículos aplicables del Convenio de Chicago y las tareas que supone la aplicación de cada una se presentan en la tabla a continuación. Las actividades destinadas a cumplir estas y otras tareas afines en un Estado constituyen el Programa nacional FAL.¹

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
<p>Artículo 10 – Aterrizaje en aeropuertos aduaneros ... toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos del tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Establecer aeropuertos aduaneros y abrir nuevos en la medida necesaria. - Elaborar procedimientos de modo que los explotadores de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos aduaneros. - Hacer los arreglos necesarios para los servicios de inspección en los aeropuertos aduaneros.
<p>Artículo 13 – Disposiciones sobre entrada y despacho Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Prestar apoyo a los organismos encargados del control de fronteras interesados para establecer y mantener sistemas de inspección eficaces en los aeropuertos, y apoyar las actividades destinadas a simplificar sus respectivos procedimientos. - Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando. - Coordinar los preparativos necesarios para facilitar el despacho de un gran número de visitantes internacionales relacionados con eventos especiales, por ej. competencias internacionales de atletismo.

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

Adjunto

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
<p>Artículo 14 – <i>Prevención contra la propagación de enfermedades</i> Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico) viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente...</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria, las políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea, por ejemplo, la desinsectación de aeronaves, la desinfección y programas públicos relacionados con la sanidad y las cuarentenas.
<p>Artículo 22 – <i>Simplificación de formalidades</i> Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria los reglamentos nacionales que pongan en práctica las leyes del Estado relativas a aduanas, inmigración y cuarentena en el entorno del transporte aéreo.
<p>Artículo 23 – <i>Formalidades de aduanas e inmigración</i> Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Establecer y enmendar según corresponda, los procedimientos de aduanas e inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para asegurar que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9. - Dar apoyo y fomentar la emisión nacional de pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las especificaciones de la OACI que figuran en el Doc 9303 – <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i>.
<p>Artículo 37 – <i>Adopción de normas y procedimientos internacionales</i> Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. ... f) formalidades de aduanas e inmigración ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI. - Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de asegurar que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9.

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
<p>Artículo 38 – <i>Desviaciones respecto de las Normas y procedimientos internacionales</i> Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. ...</p>	<p>- Examinar periódicamente que todos los organismos pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre las prácticas nacionales y las normas pertinentes.</p>

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 La Autoridad de Aviación Civil o el Ministerio de transportes debería asumir la principal responsabilidad del Programa nacional FAL. Sin embargo, el éxito del programa depende de la participación activa de otros ministerios u organismos tales como:

<p>Aduanas Relaciones Exteriores Agricultura/Medio ambiente</p>	<p>Inmigración Autoridades emisoras de pasaportes/visados Sanidad pública</p>
---	---

3.2 Además, es esencial que participen las autoridades de aeropuerto (público o privado) y las líneas aéreas internacionales o sus organizaciones representativas.

3.3 Otras entidades que podrían desempeñar una función asesora incluyen los organismos gubernamentales o no gubernamentales que promueven el turismo y el comercio.

3.4 El medio recomendado para llevar a cabo el Programa nacional FAL es el **Comité Nacional FAL**, que está compuesto por los jefes de los organismos gubernamentales que participan y los jefes superiores de las organizaciones nacionales que representan a las líneas aéreas y las autoridades de aeropuertos. El presidente debería ser un oficial de alta gerencia en la CAA o el Ministerio de Transportes.

3.5 Para los fines de llevar a cabo la labor del comité, los miembros pueden designar uno o más personas de gerencia media en sus respectivas organizaciones para representarlos en reuniones a nivel del personal (grupos de trabajo). Estos oficiales deberían disponer de las facultades necesarias para pronunciarse en nombre de sus respectivas organizaciones y para iniciar las medidas necesarias en apoyo de la labor del comité. El presidente debería designar a un oficial de gestión intermedia en su departamento u organismo para presidir y convocar las reuniones a nivel de personal.

Adjunto

3.6 La decisión de convocar reuniones del Comité FAL nacional o los representantes designados por los miembros y la frecuencia y lugar de tales reuniones se deja a discreción del presidente. Los arreglos de trabajo para lograr las diversas tareas de implantación dependerían de la naturaleza de la tarea y del tema en cuestión.

4. ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL

4.1 Es conveniente que la autoridad del Programa nacional FAL y la composición del Comité nacional FAL sea establecida mediante una legislación, reglamentación o decreto ejecutivo del Jefe de Estado, a fin de asegurar la participación de los diversos organismos y grupos de la industria interesados y garantizar la continuidad. El Director General de Aviación civil (DGAC) o el Ministro de transportes debería iniciar el proceso para obtener dicho mandato legislativo con arreglo al sistema político nacional.

S FIN S