



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

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



**CUARTA REUNIÓN DEL GRUPO REGIONAL SOBRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y FACILITACIÓN
(AVSEC/FAL/RG/4)**

Oficina Regional NACC de la OACI, Ciudad de México, México, 3 al 5 de junio de 2014

AVSEC/FAL/RG/4 — NE/08
23/05/14

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Programas y proyectos – Facilitación (FAL)

**5.2 Informe sobre Mejores prácticas en Facilitación/Proyecto de
Establecer una Base de datos**

MEJORES PRÁCTICAS FAL

(Presentada por Chile)

RESUMEN EJECUTIVO	
En esta nota de estudio se presentan los avances en el proyecto de Mejores Prácticas FAL, siguientes actividades y las acciones requeridas.	
Acción:	La acción sugerida es presentada en la Sección 4.
<i>Objetivos Estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad de la aviación y facilitación
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Documentos de la Tercera Reunión del Grupo Regional sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación NAM/CAR/SAM OACI/CLAC (Lima, Perú, 19 al 21 de junio de 2013)• Informe de la reunión• NE/23 – Mejores Prácticas FAL.

1. Introducción

1.1 Durante la AVSEC/FAL/RG/3, en la Cuestión 9 del Orden del día, Chile propuso la creación de un Proyecto de Trabajo, denominado “Mejores Prácticas FAL”, que resultaría en la generación de una base de datos de mejores prácticas en facilitación implementadas por los Estados. El proyecto buscaría proveer de información oportuna sobre mejores prácticas en la región contribuyendo a la transferencia de experiencias exitosas y a la coordinación entre los Estados, entre otros beneficios. La Reunión acordó la conformación del citado Proyecto, liderado por Chile como coordinador, y conformado por Colombia, Ecuador, Perú, República Dominicana y ALTA.

1.2 El Proyecto contaría con dos fases. Durante la primera fase se elaboraría la metodología consistente en definir los campos de información a recopilar, sobre los que se construiría la base de datos de mejores prácticas, y el mecanismo para la mantención regular de la base de datos. La primera fase también comprendía la generación de la base de datos, a través de las siguientes tres actividades: a) consulta a los Estados para identificar mejores prácticas propias o de otros Estados con base en la metodología elaborada; b) revisión de la información recopilada y generación de la base de datos; c) proyecto de resolución que apruebe la metodología propuesta.

1.3 La segunda fase, correspondería al envío de la base de datos a la OACI/CLAC para su publicación y mantención. La que sería acompañada por una resolución en la CLAC para promover el uso de la base de datos.

2. Actividades realizadas

2.1 Como parte de la primera fase se definieron los campos de información para recopilar las mejores prácticas. A continuación se encuentra la lista de campos de información definidos, los que se acompañan, a modo explicativo, de la descripción indicada en el corchete:

- Nombre/Título de la práctica [Descripción de la mejor práctica en una frase]
- País [País que implementó la mejor práctica]
- Descripción del proyecto: [Incluyendo al menos situación anterior, qué se hizo, y la situación modificada y sus beneficios. Otros antecedentes complementarios serían, por ejemplo, actores, alcance, hitos que posibilitaron avanzar en la práctica, alternativas que no prosperaron y desafíos que hubo que superar]
- Normativa y otros antecedentes que habilitaron o propiciaron el cambio [Se solicita remitir en forma de archivo(s) electrónico(s)]
- Datos de contacto [De persona, institución y/o sitio web de organismo relacionado]

2.2 A continuación se solicitó a los Estados contribuyentes proponer mejores prácticas en facilitación considerando dichos campos de información, y/o hacer referencia a prácticas de otros Estados que estimasen relevantes. Se solicitó directamente a Argentina remitir antecedentes sobre la eliminación de su tarjeta migratoria en virtud de la implementación de un sistema biométrico.

2.3 Colombia, Argentina y República Dominicana informaron mejores prácticas propias, tituladas respectivamente: “Unificación de controles de seguridad en aeropuertos Públicos”; “Creación de sistema de identificación biométrica para la seguridad y eliminación de la Tarjeta ‘Entrada/Salida’” y; “Establecimiento de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo”. Se adjunta en el **Apéndice** de esta nota de estudio los registros correspondientes a dichas mejores prácticas, que se constituirían en las tres primeras incorporaciones a la Base de Datos de Mejores Prácticas FAL.

3. Sigüientes actividades

3.1 Respecto de la primera fase, queda pendiente generar el mecanismo de mantención regular de la base de datos, para lo cual se solicita particularmente a las Secretarías presentes, orientación, propuestas y/o alternativas para realizar la mantención indicada. Una vez definido el mecanismo de mantención, se avanzará a la segunda fase, correspondiente al envío de la base de datos a la OACI/CLAC para su publicación y mantención, y se propondrá un borrador de resolución a la CLAC que promueva el uso de la base de datos.

4. **Acciones sugeridas**

4.1 La Reunión está invitada a:

- a) someter a revisión de la Reunión las actividades realizadas y las siguientes actividades propuestas; y
- b) se solicita a los Estados informar sobre aquellas mejores prácticas en facilitación que puedan haber implementado, utilizando los campos de información definidos; y/o bien, hacer referencia a prácticas de otro(s) Estado(s) que estimen relevantes, para luego solicitar directamente sus antecedentes.

APÉNDICE
MEJORES PRÁCTICAS FAL - BASE DE DATOS

REGISTRO N°1

Fecha recepción de información: Noviembre 2013

Última modificación: --

Nombre / Título de la práctica: Unificación de Controles de Seguridad en Aeropuertos Públicos

País: Colombia

Descripción del proyecto:

A continuación se detalla de manera breve cómo Colombia llegó a establecer el filtro único de inspección en sus aeropuertos internacionales.

Motivación, hitos y solución

Varios usuarios presentaron quejas respecto al aeropuerto internacional Rafael Núñez, que atiende a la ciudad de Cartagena de Indias, manifestando que los pasajeros eran sometidos a diversas inspecciones por parte de diferentes autoridades en una misma pequeña área del aeropuerto. Adicionalmente, en una reunión de “Acuerdo para la Prosperidad”, en la cual se convoca a los diferentes gremios de la región, ante el señor Presidente de la República los participantes manifestaron reiteradamente su inconformidad con los procedimientos de inspección llevados a cabo en el citado aeropuerto, y que la actual forma de proceder causaba mala imagen a los pasajeros extranjeros. En consideración de éstos antecedentes, se ordenó a las diferentes autoridades unificar las inspecciones que por ley se deban ejercer en los aeropuertos.

Aseguramiento de implementación de la medida

Posteriormente, la Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria como autoridad aeronáutica expidió la circular No. 4302-082-18.11, por medio de la cual se les solicita convocar de forma inmediata una reunión con los representantes de las diferentes autoridades, para que acorde con la infraestructura de cada uno de los aeropuertos se estandaricen los procedimientos de control a fin de facilitar el acceso de los pasajeros a las salas de abordaje sin detrimento de los controles de seguridad de la aviación civil.

Normativas y otros antecedentes que habilitaron o propiciaron el cambio:

1. Circular Reglamentaria No. 4302-082-18.11
2. Aeropuerto de Cartagena de Indias - Informa unificación de controles
3. Aeropuerto de Cali - Protocolo del Punto Único de Control

Datos de contacto:

- Manuel Antonio Riveros Gomez
 - Aeronáutica Civil - Unidad Administrativa Especial - Grupo de Estudios y Proyectos de Seguridad Aeroportuaria
 - (57 1) 296 3485
 - manuel.riveros@aerocivil.gov.co
- Sergio Luis Solano Ángel
 - sergio.solano@aerocivil.gov.co

REGISTRO NO. 2**Fecha recepción de información: Enero 2014****Última modificación: --****Nombre / Título de la práctica:** Creación de Sistema de Identificación Biométrica para la Seguridad y Eliminación de la Tarjeta “Entrada/Salida”**País:** Argentina**Descripción del proyecto:**

A continuación se detalla de manera breve cómo Argentina eliminó su tarjeta migratoria en virtud de la implementación de un sistema biométrico.

Situación anterior y solución.

En Argentina previamente el registro legal era la Tarjeta de entrada y salida; y el registro informático era un dato sin valor legal, que facilitaba búsquedas. Por tal motivo resultaba necesario dotar a la carga del dato de mayor entidad, lo que se logró a través de la certificación de la firma digital de la totalidad del personal de control migratorio, complementariamente, la registración de la huella reemplaza la firma del pasajero en la Tarjeta.

- De esta manera los datos son registrados por un funcionario público quien da fe ellos y suscribe mediante firma digital.
- El registro de la huella da fe de la presencia del pasajero y completa la formalización del registro.

Beneficios y motivación

Si bien la adopción del sistema de registración biométrica fue concebida para fortalecer el proceso de identificación de personas y la detección del fraude, paralelamente posibilitó la eliminación de la tarjeta de Entrada/Salida, reemplazándola por procedimientos digitales.

- Resulta interesante señalar que la eliminación de la tarjeta, además de la facilitación que implica en sí misma, aceleró los tiempos de control al eliminar los "tiempos muertos" de aquellas personas que no la habían confeccionado o que lo habían hecho defectuosamente, o que no la encontraron entre su documentación.

Situación actual – otros antecedentes

- Para el caso de los turistas que ingresan sin exigencia de pasaporte (MERCOSUR y Estados Asociados), el sistema emite automáticamente un recibo con sus datos (cuando se registra en el sistema esa categoría de ingreso y un documento de viaje distinto a pasaporte). En este recibo el inspector estampa su sello y de esta manera el pasajero que ingresa tiene un comprobante de su residencia regular para presentar ante las compañías aéreas, cuando embarca a su retorno, o en cualquier gestión que necesitara. En virtud de que los movimientos migratorios están registrados de la manera descrita, este recibo se podía descartar a su salida.
- Naturalmente surgió la necesidad de proteger los datos con distintos protocolos de resguardo de datos. Para tal fin se instaló un centro de datos “espejo” en otra dependencia de la Dirección Nacional de Migraciones (DNM) ubicada en otro sector de la ciudad de Buenos Aires. Se realizaron licitaciones para establecer vínculos con sus correspondientes sistemas de contingencia y periódicamente se realizan respaldos de los datos que se depositan en cajas de seguridad.
- En enero de 2014 se encontraban operando 13 aeropuertos con biometría, y el puerto de Buenos Aires.

Normativas y otros antecedentes que habilitaron o propiciaron el cambio:

A continuación se encuentra la disposición que impone la utilización del sistema de identificación biométrica para la seguridad, en base a las facultades que a tal fin le confiere la Ley 25871 (ley Gral. de Migraciones).

1. Disposición 843/2012 de la Dirección Nacional de Migraciones

Datos de contacto:

- Alberto Jesús Rubio
 - Dirección Nacional de Migraciones de la República Argentina - Director de Control Aéreo
 - arubio@migraciones.gov.ar
- Sitio web Dirección Nacional de Migraciones: <http://www.migraciones.gov.ar/accesible/>

REGISTRO N°3

Fecha recepción de información: Enero 2014

Última modificación: --

Nombre / Título de la práctica: Establecimiento de un Programa Nacional FAL

País: República Dominicana

Descripción del proyecto:

Se estableció un programa nacional de facilitación, cumpliendo lo que establece el Anexo 9 del Convenio de Chicago, en su capítulo 8, Sección G “Establecimiento de programas nacionales de facilitación” de manera consistente con las correspondientes Normas y Métodos Recomendados (SARPs) y Apéndices. Lo anterior se implementa a través del Decreto 500-09 en el que se establecen, entre otros, la finalidad, objetivos y tareas del Programa Nacional FAL.

Promoción de cumplimiento de los SARPs del Anexo 9

Los Comités de Facilitación de Aeropuertos los inspecciona la División de Facilitación de la Junta de Aviación Civil, de acuerdo con un cronograma establecido de cuatro inspecciones a aquellos aeropuertos que mueven más de 500,000 pasajeros y tres a aquellos cuyo movimiento es menor que la cifra antes citada, realizando además inspecciones extraordinarias cuando el caso lo requiera. Para estas inspecciones utilizan el “Formulario Inspección sobre Facilitación” (que se adjunta), el cual está confeccionado de acuerdo a lo que establece el Anexo 9 y es revisado ante enmiendas del Anexo 9.

Beneficios

De la misma manera el personal de la División participa en las reuniones que realizan los Comités FAL de Aeropuerto. Como resultado de estas disposiciones se ha obtenido una mayor integración de las autoridades de seguridad y de los operadores de aeropuerto, de líneas aéreas y demás entidades que interactúan en los procesos de Facilitación en los aeropuertos, como son migración y aduanas, lo que contribuye a una mayor y efectiva aplicación de los SARPs, contenidos en el Anexo 9. Además han mejorado notablemente las facilidades a las personas con discapacidades.

Normativas y otros antecedentes que habilitaron o propiciaron el cambio:

Tomando en consideración lo que establece el Artículo 22 del Convenio de Chicago y los Artículos 264 y 265 de la Ley No.491-06 sobre Aviación Civil de República Dominicana, fueron emitidos el Decreto 746-08 que crea el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo adscrito a la Junta de Aviación Civil, y el Decreto 500-09. Mediante estas normativas fueron creados el Comité Nacional de Facilitación y los Comités de Facilitación de Aeropuertos necesarios (8 en total), así como establecidas la finalidad, objetivos y tareas del Programa Nacional FAL y las tareas del Programa FAL de Aeropuertos.

1. Decreto No. 746-08
2. Decreto No. 500-09
3. Formulario Inspección sobre Facilitación - Aprobado 12-feb-2013

Datos de contacto:

- Roberto Acevedo
 - Encargado División FAL
 - facilitacion@jac.gob.do
 - Teléfono: (1-809) 689-4167, ext.245