REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 5 del orden del día: **Modernización de las instalaciones aeroportuarias y de los sistemas de suministro de servicios**
5.2: Programas de facilitación nacionales, regionales y aeroportuarios

ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES FAL — NUEVOS APÉNDICES 11 Y 12 DEL ANEXO 9

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el apéndice de la presente nota se reproduce un texto de orientación que se ha elaborado a lo largo de los años, desde la FAL/11, en respuesta a las numerosas solicitudes de los Estados contratantes y autoridades aeroportuarias. El texto ha sido examinado por los participantes en las reuniones FAL de área y seminarios AVSEC/FAL, y modificado teniendo en cuenta sus comentarios y sugerencias.

2. La finalidad es proporcionar orientación para organizar los programas de trabajo FAL, con la debida flexibilidad para adaptarse a situaciones diversas. Se reconoce que es posible que un determinado Estado o aeropuerto no necesite aplicar todas las recomendaciones. A la inversa, un determinado programa FAL puede comprender actividades no incluidas en este texto de orientación; por ejemplo, algunos aeropuertos están tratando de fusionar sus comités FAL con sus comités de seguridad de la aviación.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

3.1 Se invita a la Reunión departamental a que recomiende la adopción del texto de orientación adjunto para que se incluya en el Anexo 9, en sustitución de los Apéndices 11 y 12 existentes.

— — — — — — — —

(7 páginas)
S03-5369

FAL/12-WP/7
Apéndice

"APÉNDICE 11

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 fronterizo en el aeropuerto, así como la planificación y administración de estos procedimientos. En la tabla siguiente 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 (11ª 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. Utilizar los estudios sobre tiempo y análisis de colas de espera para determinar dónde se deben hacer ajustes.	Métodos recomendados 3.28 y 3.31
Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeros.	Normas 3.37 y 6.26; y Método recomendado 3.33
Hacer los 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 6.9 y 6.12.1
Examinar la dotación de personal en los puestos de inspección – turnos de trabajo, horas extraordinarias, 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 6.28
Señalar a la atención de las autoridades competentes todo problema de servicios relacionado con el cambio de moneda. Recomendar la instalación de cajeros automáticos en la zona de llegadas.	Normas 6.63, 6.64 y 6.65

Tarea del Programa FAL de aeropuerto	SARPS del Anexo 9 (11ª Edición)
Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, 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
¡No olvidar la carga! Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los envíos de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga/descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.	Norma 4.25; Métodos recomendados 4.28 y 4.29 y 6.38 a 6.50 inclusive
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Normas 4.15 y 4.4
Servicio al cliente: Examinar regulamente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.	Métodos recomendados 4.28 y 4.29
Examinar al personal del organismo de inspección del área de despacho de la carga —turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc.— y hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.	Norma 6.60.1

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 El medio recomendado para ejecutar 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, el órgano nacional no es el que los supervisa necesariamente. Su principal preocupación es la solución de problemas cotidianos y la aplicación del Anexo 9.

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

— — — — — — — —

"APÉNDICE 12

MODELO DE 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 transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y 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 uno se presentan en la tabla siguiente. 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
Artículo 10 — *Aterrizaje en aeropuertos aduaneros* ... toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de 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.	- Establecer aeropuertos aduaneros y abrir nuevos en la medida necesaria. - Elaborar procedimientos en virtud de los cuales 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 fronteriza en los aeropuertos aduaneros.
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.	- Prestar apoyo a los organismos de control fronterizo 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 acontecimientos especiales, p. ej., competiciones 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.

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
Artículo 14 — *Prevención contra la propagación de enfermedades* 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. ...	- 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, programas de cuarentena relacionados con la sanidad pública y medidas de inspección que se deban aplicar en el caso de una emergencia sanitaria.
Artículo 22 — *Simplificación de formalidades* 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.	- 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 correspondientes a los movimientos internacionales por vía aérea.
Artículo 23 — *Formalidades de aduana y de inmigración* 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 ...	- Establecer y enmendar, según corresponda, los procedimientos de aduanas e inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9. - 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 — *Documentos de viaje de lectura mecánica.*
Artículo 37 — *Adopción de normas y procedimientos internacionales* 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. ... j) formalidades de aduana e inmigración ...	- 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
Artículo 38 — *Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales* 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. ...	- Examinar periódicamente que todos los organismos pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre los métodos nacionales y las normas pertinentes.

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 La responsabilidad fundamental del Programa nacional FAL incumbe a la Administración de Aviación Civil (CAA) o al Ministerio de Trasportes. Sin embargo, el éxito del programa depende de la participación activa de otros ministerios u organismos tales como:

Aduanas	Inmigración
Relaciones Exteriores	Autoridades emisoras de pasaportes/visados
Agricultura/Medio ambiente	Sanidad pública
Seguridad y control de estupefacientes	Autoridades emisoras de tarjetas de identificación
Turismo	

3.2 Además, es esencial que participen las autoridades aeroportuarias (sector público o privado) y las líneas aéreas internacionales residentes 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 internacionales.

3.4 El medio recomendado para ejecutar el Programa nacional FAL es el **Comité nacional FAL**, que está compuesto por los jefes de los organismos gubernamentales que participan y los funcionarios ejecutivos de las organizaciones nacionales que representan a las líneas aéreas y las autoridades aeroportuarias. El presidente debería ser un alto funcionario administrativo de la CAA o el Ministerio de Transportes.

3.5 Para los fines de llevar a cabo la labor del comité, los miembros podrán designar una o más personas de nivel administrativo medio en sus respectivas organizaciones para representarlos en reuniones a nivel del personal (grupos de trabajo). Estos funcionarios deberían tener la facultad necesaria 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 funcionario de nivel administrativo medio en su departamento u organismo para presidir y convocar las reuniones a nivel de personal.

3.6 La decisión de convocar reuniones del Comité nacional FAL o de los representantes designados por los miembros, y la frecuencia y lugar de tales reuniones, se dejan a discreción del presidente. Los arreglos de trabajo para realizar 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 se establezcan mediante una legislación, reglamentación o medida ejecutiva 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 deberían iniciar el proceso para obtener dicho mandato con arreglo al sistema político nacional."

— FIN —