



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 13: Programas de facilitación

ESTABLECIMIENTO DE UN SISTEMA DE VIGILANCIA DE LA FACILITACIÓN

(Nota presentada por la Comisión Africana de Aviación Civil (CAFAC) en nombre de 54 Estados africanos¹)

RESUMEN

La implementación exitosa de la facilitación exige una estrecha coordinación y colaboración entre los organismos de gobierno, las autoridades de control fronterizo y la industria. La norma 8.19 del Anexo 9 enfatiza la necesidad de contar con un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC) que proporcione un foro de consulta e intercambio de información sobre temas de facilitación entre los organismos de gobierno, las partes interesadas y la industria a nivel nacional y de los aeropuertos. Si bien el Anexo 9 — *Facilitación* se creó en 1949, su implementación se ha demorado mucho en comparación con los Anexos sobre seguridad operacional y seguridad de la aviación.

En esta nota de estudio se subraya la necesidad de establecer un sistema nacional de vigilancia de facilitación y un departamento responsable de la facilitación bajo la órbita de las administraciones de aviación civil (CAA) para permitir que los Estados miembros hagan un seguimiento de la aplicación efectiva de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 — *Facilitación*. Un sistema nacional de vigilancia de la facilitación garantizará que la industria de la aviación cuente con un nivel de facilitación del transporte aéreo igual o mejor que el que se define en los SARPS. Asimismo, brindará a los Estados la iniciativa y la determinación política necesarias para lograr la aplicación plena de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- instar a los Estados a que establezcan un sistema nacional de vigilancia de la facilitación;
- instar a los Estados a que designen una autoridad apropiada para la vigilancia de la facilitación, preferentemente la administración de aviación civil, que cuente con los fondos apropiados;
- solicitar a la OACI que asista a los Estados a desarrollar un mecanismo de autoevaluación para determinar el nivel de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación* en cada Estado; y
- solicitar a la OACI que desarrolle instrucción para el personal de inspección a cargo de la vigilancia de la facilitación, con el objeto de mejorar la creación de capacidad.

Objetivos estratégicos:	Esta nota de estudio se relaciona con los siguientes objetivos estratégicos: <i>Seguridad de la aviación y Facilitación</i> .
--------------------------------	---

¹ Angola, Argelia, Benin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camerún, Chad, Comoras, Côte d'Ivoire, Djibouti, Egipto, Eritrea, Eswatini, Etiopía, Gabón, Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial, Kenya, Lesotho, Liberia, Libia, Madagascar, Malawi, Malí, Marruecos, Mauricio, Mauritania, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, República Centroafricana, República del Congo, República Democrática del Congo, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Sudán del Sur, Tanzania, Togo, Túnez, Uganda, Zambia y Zimbabwe.

<i>Repercusiones financieras:</i>	Sin repercusiones financieras adicionales.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> (15° Edición, 2017)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Programa de Facilitación (Programa FAL) tiene como objeto brindar las herramientas necesarias para que los Estados miembros fijen metas y objetivos realistas en sus Programas de Facilitación (FAL) nacionales, así como orientaciones para asistirlos a tomar las medidas necesarias para alcanzar sus metas y objetivos. El objetivo primordial del Programa FAL consiste en mejorar el control fronterizo y los procedimientos de despacho, garantizando así una mayor eficiencia y eficacia en el cumplimiento.

1.2 La norma 8.19 obliga a los Estados a establecer un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFC) para coordinar las cuestiones de política generales a nivel nacional. Se deben crear Comités de Facilitación de Aeropuerto para armonizar diversas cuestiones prácticas cotidianas y encontrar soluciones a los problemas que puedan surgir a nivel local. La implementación del Programa FAL referido en el Anexo 9 y en otros documentos relacionados corresponde a las administraciones de aviación civil y a otros organismos de gobierno cuyos intereses primarios responden a otros ámbitos distintos del de la aviación. El desafío del Programa FAL consiste en abordar todos estos intereses de manera coordinada, trabajando a su vez en pos del objetivo de lograr un producto de transporte más eficiente, ordenado y atractivo.

1.3 La falta de una auditoría integral de los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* es un factor que contribuye a que los Estados no prioricen la aplicación de las disposiciones en materia de facilitación. Por ende, es necesario establecer un mecanismo de vigilancia de la facilitación a nivel nacional que permita a los Estados hacer un seguimiento de la aplicación efectiva de los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* y crear una estructura de coordinación con los organismos estatales para desarrollar legislación y programas de instrucción y aportar recursos para implantar un sistema de control de calidad eficaz. Asimismo, un sistema nacional de vigilancia de la facilitación garantizará que la industria de la aviación cuente con un nivel de facilitación del transporte aéreo igual o mejor que el que se define en los SARPS.

2. ANÁLISIS

2.1 Si bien la estructura de un sistema nacional de vigilancia de la facilitación es un asunto interno de cada Estado, podría ser necesario centralizar los asuntos inherentes a la reglamentación y a la vigilancia de la facilitación bajo una misma entidad. La autoridad designada responsable del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP) debería establecer una estructura de vigilancia que trabaje en forma concertada con todos los ministerios, departamentos y organismos (MDA) responsables que participan en la facilitación. Los MDA deberían asumir total responsabilidad por sus áreas de competencia específicas, coordinando a su vez su accionar con la autoridad designada/de coordinación.

2.2 La autoridad designada responsable del NATFP no debería intentar asumir la responsabilidad de implementar todo el NATFP por sí sola, excluyendo a la industria y a los demás MDA que participan en la facilitación. Por el contrario, la autoridad designada debería solicitar a los MDA que designen formalmente coordinadores/coordinadoras de facilitación para mejorar los procesos y procedimientos, con el fin de facilitar el movimiento y mejorar la eficiencia, la productividad y la calidad de servicio del transporte aéreo.

2.3 Las tareas relativas a la reglamentación y vigilancia de la facilitación del transporte aéreo comprenden auditorías, inspecciones, pruebas, revisiones y análisis. El desempeño satisfactorio de estas funciones dependerá en gran medida de las cualificaciones, la experiencia y la competencia del personal responsable de la vigilancia de las actividades de facilitación del transporte aéreo. Por ende, la OACI necesita impartir instrucción a los/las inspectores/inspectoras a cargo de la vigilancia de la facilitación para brindarles conocimientos y comprensión de la metodología, herramientas y técnicas que se emplean en la inspección de las normas sobre facilitación. El personal responsable de la reglamentación y vigilancia de las actividades de facilitación debería estar plenamente cualificado, poseer habilidades específicas en materia de reglamentación y demostrar que cuenta con los conocimientos técnicos apropiados.

2.4 Deben brindársele a la autoridad designada dentro de un Estado como responsable de la vigilancia de la facilitación los recursos humanos y financieros necesarios para permitirle cumplir sus funciones de vigilancia de manera eficaz. Es esencial contar con los fondos adecuados para establecer y mantener un sistema de vigilancia de la facilitación.

3. RECOMENDACIÓN

3.1 Los Estados miembros deberían procurar trabajar estrechamente con la OACI para establecer un sistema nacional de facilitación del transporte aéreo en base a un modelo similar al empleado para desarrollar los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación. Esto podría incluir, a título ilustrativo, el desarrollo de legislación primaria para plasmar los requisitos de facilitación en la legislación nacional, establecer normas y programas nacionales de facilitación para aplicar los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación* a nivel local, estableciendo una autoridad pertinente con responsabilidades claras para regular la industria, y fijar requisitos mínimos de conocimiento y experiencia para el personal técnico a cargo de las funciones reglamentarias y de vigilancia de la facilitación a nivel del Estado.

3.2 Los Estados deberían designar coordinadores/coordinadoras en distintos organismos para manejar las diferentes funciones técnicas, que reporten directamente al organismo de coordinación y al regulador, y establecer un cronograma de inspección anual sólido y funcional para verificar el cumplimiento. *Esto promoverá la aplicación efectiva de los SARPS del Anexo 9 — Facilitación y optimizará su cumplimiento por parte de los Estados.*