

Doc 10042



Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo

Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición — 2015

Organización de Aviación Civil Internacional

Doc 10042



Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo

**Aprobado por el Secretario General
y publicado bajo su responsabilidad**

Primera edición — 2015

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso,
por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes
de ventas y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:
www.icao.int

Primera edición, 2015

Doc 10042, Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo

Núm. de pedido: 10042

ISBN 978-92-9249-774-3

© OACI 2015

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna
parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de
ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de
la Organización de Aviación Civil Internacional.

ENMIENDAS

La publicación de enmiendas se anuncia periódicamente en los suplementos del *Catálogo de productos y servicios*; el Catálogo y sus suplementos pueden consultarse en el sitio web de la OACI: www.icao.int. Las casillas en blanco facilitan la anotación de estas enmiendas.

REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRIGENDOS

ENMIENDAS		
Núm.	Fecha	Anotada por

CORRIGENDOS		
Núm.	Fecha	Anotado por

Preámbulo

Este modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (NATFP) fue desarrollado por el grupo de trabajo del Grupo de expertos sobre facilitación (FAL) sobre la base del material de orientación. El grupo de trabajo presentó sus resultados en la octava reunión del Grupo de expertos FAL celebrada en Montreal en noviembre de 2014. El grupo de expertos respaldó el modelo de NATFP, tal como figura en este manual.

El NATFP contiene información sobre la manera en que los Estados pueden cumplir con las normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9 — *Facilitación* del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. En este sentido, las notas explicativas (en rojo y en cursiva) se incorporan a las secciones correspondientes del modelo de NATFP a modo de orientación. Es importante señalar que el modelo de NATFP no es el único medio de cumplimiento. Otros métodos para el cumplimiento de las normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9 pueden ser igualmente apropiados. Puede ser necesaria la modificación de los elementos y el contenido propuestos en este modelo de NATFP para satisfacer las diversas estructuras jurídicas y administrativas dentro de cada uno de los Estados.

El NATFP debe definir las funciones, atribuciones y responsabilidades de todas las entidades que participan en las actividades de facilitación del transporte aéreo. Una buena práctica también puede ser incluir las normas en materia de seguridad del Anexo 9 del NATFP.

Índice

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

	<i>Página</i>
Registro de enmiendas.....	(iii)
[Modelo] Registro de enmiendas.....	(xi)
Capítulo 1. Introducción	1-1
Facilitación	1-1
Finalidad de la Comité nacional FAL y el NATFP.....	1-1
Beneficios de un NATFP	1-1
Firma y número de versión.....	1-2
Capítulo 2. Definiciones	2-1
Capítulo 3. Objetivos del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (NATFP)	3-1
Capítulo 4. Legislación	4-1
Reglamentos internacionales	4-1
Legislación y recomendaciones regionales.....	4-2
Legislación nacional.....	4-2
Capítulo 5. Organización y gestión del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (NATFP).....	5-1
Comité nacional de facilitación del transporte aéreo	5-1
Atribuciones.....	5-1
Composición.....	5-2
Tareas y programa de trabajo	5-3
Comités de facilitación de aeropuertos	5-4
Coordinación del Programa nacional de facilitación del transporte aéreo (NATFP).....	5-5
Capítulo 6. Funciones, atribuciones y responsabilidades de los organismos que se ocupan de la facilitación del transporte aéreo	6-1
Autoridad designada responsable del NATFP.....	6-1
Autoridad competente en materia de seguridad.....	6-2
Autoridad aduanera	6-3
Autoridad de inmigración/autoridad de expedición de documentos de viaje, pasaportes y visados.....	6-3
Autoridad sanitaria	6-4
Autoridad en materia de alimentos y agricultura	6-5
Explotadores de aeronaves.....	6-6
Operadores aeroportuarios	6-6
Agentes de servicios de escala	6-7

Capítulo 7. Organismos responsables de la implantación de las disposiciones

relacionadas con la seguridad del Anexo 9	7-1
Entrada y salida de aeronaves	7-1
Entrada y salida de personas y sus equipajes	7-1
Identificación y entrada de la tripulación y otros trabajadores de los explotadores de aeronaves	7-2
Entrada y salida de cargas y otros artículos.....	7-3
Personas inadmisibles y deportadas	7-3
 Adjunto 1. Comité nacional de facilitación del transporte aéreo (Reglamento)	 Adj 1-1

MODELO

**PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN
DEL TRANSPORTE AÉREO**

[MODELO] REGISTRO DE ENMIENDAS

Este documento estará sujeto a enmiendas periódicamente. Dichas enmiendas se supervisarán a través del registro de enmiendas incluido en este documento. El organismo de coordinación de las enmiendas es [\[insertar organismo pertinente\]](#).

Enmienda núm.	Fecha de entrada en vigor	Fecha de publicación	Anotada por

Capítulo 1

INTRODUCCIÓN

Nota explicativa.— *A continuación se facilita una plantilla para cualquier incorporación al documento del NATFP. Es posible que los Estados deseen desarrollar una sección introductoria propia para sus NATFP. Los Estados deben velar por que el NATFP quede firmado por la persona o la entidad responsables de la implantación del programa.*

FACILITACIÓN

La facilitación puede definirse como una combinación de medidas y recursos humanos y materiales destinados a mejorar y optimizar los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo y contenedores a través de los aeropuertos, a la vez que garantiza el cumplimiento con la legislación nacional e internacional aplicable.

FINALIDAD DEL COMITÉ NACIONAL FAL Y EL NATFP

El establecimiento del Comité nacional de facilitación del transporte aéreo (en lo sucesivo denominado el "Comité nacional FAL ") y del NATFP es obligatorio por una norma de la OACI; véanse las normas 8.19 y 8.17, respectivamente, del Anexo 9 — *Facilitación* (13ª edición, julio de 2011) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El objetivo del comité y el NATFP es mantener un entorno de aviación civil seguro y protegido en el que los servicios se presten de manera fiable y eficiente.

La finalidad del NATFP es la de proporcionar un marco de trabajo para orientar la mejora y optimización de los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga a través de los aeropuertos, así como para mejorar el servicio al cliente, a la vez que se mantienen los requisitos de seguridad pertinentes. El comité constituye un foro de consulta y de intercambio de información sobre cuestiones de facilitación entre los interesados gubernamentales, los representantes de los gobiernos de otras comunidades relacionadas con el transporte aéreo y el sector privado.

Si bien se compromete a facilitar la autorización eficaz de las aeronaves que llegan y salen, [\[indicar Estado\]](#) mantendrá una seguridad de alto nivel, la aplicación efectiva de la ley y un servicio al cliente de alta calidad.

Las actividades encaminadas a lograr estas y otras tareas relacionadas se describen en el NATFP.

BENEFICIOS DE UN NATFP

El NATFP pretende abordar y armonizar los intereses de todas las entidades que participan en la facilitación, como las autoridades públicas, los explotadores de aeronaves, los usuarios de transporte aéreo comercial, los aeropuertos, etc., para promover el crecimiento del sector del transporte aéreo de una forma fiable, segura y viable. Los posibles beneficios que se esperan obtener son los siguientes:

- a) mantener o aumentar la calidad en el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros y cargas;

- b) mantener o aumentar el nivel de servicio a los pasajeros, así como la rentabilidad y la eficiencia de los procesos y procedimientos;
- c) facilitar y promover el crecimiento del transporte aéreo, y adaptarse a él; y
- d) contribuir a una experiencia positiva que satisfaga las necesidades de los pasajeros.

El NATFP de [indicar Estado] se implanta mediante las actividades del Comité nacional FAL. [indicar entidad] es la autoridad designada por [indicar Estado] en el marco de su administración y que será responsable del desarrollo, la implantación y el mantenimiento del NATFP, además de la creación de un Comité nacional FAL.

El Comité nacional FAL está presidido por [indicar entidad].

FIRMA Y NÚMERO DE VERSIÓN

Este documento se actualiza periódicamente, por ejemplo, cuando los reglamentos nacionales o internacionales (p. ej., las normas y métodos recomendados del Anexo 9 de la OACI) así lo exijan. El organismo de coordinación de las enmiendas es [indicar entidad]. Las enmiendas se identificarán mediante números de versión.

Firmado el (fecha):

Director General u otro cargo

Autoridad de Aviación Civil/Ministerio/Departamento

Nota explicativa.— *Estado y publicación del NATFP: dependiendo en parte del estatus legal del NATFP (p. ej., ley, decreto, resolución ministerial, disposiciones administrativas), el Estado de que se trate podrá decidir hacerlo público o limitar su circulación, por ejemplo, únicamente a las entidades interesadas. No obstante, se hace hincapié en los beneficios de garantizar una amplia difusión del NATFP como vía para impulsar su implantación.*

Capítulo 2

DEFINICIONES

Nota explicativa.— *Los Estados que lo deseen podrán definir los términos clave para determinar su significado a efectos del NATFP.*

Capítulo 3

OBJETIVOS DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (NATFP)

Nota explicativa.— *Los Estados deben definir claramente los objetivos de su NATFP.*

Los objetivos del NATFP son la coordinación entre los ministerios, los organismos y la industria correspondientes con los siguientes fines:

- garantizar la implantación de normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*;
- mejorar los procesos y procedimientos para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo y contenedores mediante la eliminación de obstáculos y retrasos innecesarios, además de mejorar la eficiencia, la productividad y la calidad de los servicios de transporte aéreo civil; y
- apoyar de manera proactiva el desarrollo de estrategias innovadoras para abordar los problemas de facilitación en el sector del transporte aéreo y el entorno de la aviación civil.

Nota explicativa.— *Esto no implica que el NATFP garantice, o que el Comité nacional FAL sea responsable de la implantación de los reglamentos. Tampoco implica un cambio en las responsabilidades de los ministerios u organismos participantes en sus ámbitos de competencia. La finalidad del NATFP es principalmente organizar la distribución de información y coordinar las tareas antes mencionadas.*

Capítulo 4

LEGISLACIÓN

Nota explicativa.— *Los Estados, si lo desean, pueden elaborar una lista con los diversos convenios internacionales, la legislación y los reglamentos nacionales y regionales, si son aplicables, que proporcionan la base para la implantación del NATFP.*

El NATFP se basa en leyes, reglamentos y recomendaciones internacionales, [regionales, si corresponde] y nacionales. El establecimiento del NATFP y el Comité nacional FAL es obligatorio y se basa en las normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9 — *Facilitación* y se implanta en aplicación del [insertar una referencia a la legislación, el reglamento o la decisión nacional, según proceda].

El NATFP tiene en cuenta las siguientes leyes a escala internacional, [regional, si es aplicable] y nacional.

REGLAMENTOS INTERNACIONALES [A CONTINUACIÓN SE INDICAN ALGUNOS EJEMPLOS]

- OACI — *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, en particular los Artículos 10, 13, 14, 22, 23, 37 y 38 (Doc 7300) (Convenio de Chicago)
- OACI — Anexo 9 del Convenio de Chicago — *Facilitación* (13ª edición, julio de 2011)
- OACI — *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (Doc 9740) (Convenio de Montreal)
- OMA (Organización Mundial de Aduanas) — *Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros* (Convenio de Kyoto)
- OMA — Marco normativo SAFE
- OMS (Organización Mundial de la Salud) — *Reglamento Sanitario Internacional (RSI)*
- [Insertar otros instrumentos internacionales, según sea necesario]

LEGISLACIÓN Y RECOMENDACIONES REGIONALES [SI PROCEDE]

[Indicar la legislación regional pertinente por sector o por temas abordados. La legislación también puede especificarse en un anexo y este puede actualizarse periódicamente si es necesario]:

- ...
- ...
- ...

LEGISLACIÓN NACIONAL

[Indicar la legislación nacional pertinente por sector o por temas abordados.

- ...
- ...
- ...

El NATFP tiene validez legal en virtud de [mencionar legislación, reglamento o decisión nacional]; o los miembros individuales del NATFP ostentan la fuerza legal.

Nota explicativa.— En función de las disposiciones vigentes del Estado, se puede utilizar cualquiera de las dos frases sugeridas o una diferente.

El Comité nacional FAL y sus atribuciones se establecen mediante [proporcionar una referencia a la legislación, el reglamento o la decisión nacionales].

Capítulo 5

ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (NATFP)

Nota explicativa.— *En esta sección se aborda el Anexo 9, norma 8.19, sobre la creación de un Comité nacional de facilitación del transporte aéreo, y los comités de facilitación de aeropuertos u organismos de coordinación similares, con el fin de coordinar las actividades de facilitación. También se especifican las responsabilidades del Comité nacional de facilitación del transporte aéreo y cómo puede interactuar con los comités de facilitación de aeropuertos.*

COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

El Comité nacional FAL se establece con el propósito de implantar y administrar las disposiciones del NATFP en [indicar Estado (o Estados en caso de un Comité nacional FAL común a varios Estados)].

Nota.— *Existen algunos organismos/comités de seguridad que pueden encargarse de tareas que también se abordan en el NATFP. Debido a que el objetivo es evitar la duplicación de estas actividades, el Comité nacional FAL debe coordinarse periódicamente con sus homólogos de los comités de seguridad, a través de los miembros participantes en ambos grupos. Los comités de seguridad implicados deben formar parte del Comité nacional FAL o estar al día del trabajo de dicho comité, que a su vez podrá remitir las cuestiones de interés común a los comités de seguridad para su análisis.*

ATRIBUCIONES

El Comité nacional FAL se reúne cada [frecuencia por determinar], o tan a menudo como el presidente considere necesario.

Las responsabilidades del Comité nacional FAL son las siguientes:

- 1) garantizar la coordinación entre los ministerios, los organismos y la industria pertinentes para eliminar los obstáculos y los retrasos innecesarios y mejorar la eficiencia y el nivel de los servicios de transporte aéreo civil;
- 2) desarrollar e implantar las disposiciones del NATFP de conformidad con las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*;
- 3) plantear recomendaciones para mejorar la facilitación del transporte aéreo civil ofrecida por las entidades correspondientes;

Nota explicativa.— *El Comité nacional FAL puede recibir recomendaciones para mejorar la facilitación del transporte aéreo civil por parte de entidades que no necesariamente sean miembros del Comité.*

- 4) fomentar el desarrollo de métodos recomendados en todas las áreas de la facilitación del transporte aéreo civil (p. ej., inmigración, aduanas o atención de personas con discapacidad);
- 5) debatir sobre los cambios propuestos en los reglamentos en materia de facilitación del transporte aéreo civil (p. ej., en las enmiendas al Anexo 9);
- 6) informar a los departamentos, organismos competentes y otras organizaciones interesadas sobre los avances en facilitación en el ámbito de la aviación civil (p. ej., resultados del Grupo de expertos sobre facilitación de la OACI), y escuchar su punto de vista y realizar recomendaciones en relación con las cuestiones relacionadas con el NATFP; y
- 7) coordinar con el Comité nacional de seguridad de la aviación civil (NCASC) los aspectos relacionados con la seguridad de la facilitación.

Nota.— A modo de buena práctica, el presidente del Comité nacional FAL podría ser un miembro del NCASC y coordinarse estrechamente con el presidente del NCASC, o bien el representante/miembro del NCASC podría ser un miembro ordinario del Comité nacional FAL.

Existen varios grupos y foros en los que se abordan diversos aspectos de la facilitación. Por citar algunos ejemplos: el comité de usuarios de los aeropuertos (comité de explotadores de aeronaves o aeropuertos), el Comité de facilitación de aeropuerto, el comité de seguridad aeroportuaria, etc. Debe haber interacción o divulgación de la información entre estos comités y los miembros del Comité nacional FAL.

COMPOSICIÓN

El Comité nacional FAL está compuesto por funcionarios públicos, que representan los principales intereses implicados en los diversos ámbitos de facilitación, y por representantes del sector de la aviación y otros agentes¹, permanentes o temporales, que pueden contribuir a la labor del comité. También podrán participar sustitutos designados por sus respectivas organizaciones. Estas personas deben tener suficiente autoridad para hablar en nombre de sus organizaciones y para poner en marcha las medidas necesarias en apoyo de la labor del Comité nacional FAL. Asimismo, el presidente del Comité nacional FAL podrá invitar expertos para que asesoren o contribuyan a asuntos concretos. Para garantizar que la comunicación entre el gobierno y el sector de la aviación civil (incluidas las aerolíneas extranjeras) sea lo más eficaz posible, se aconseja que dicho sector cuente con representación en el Comité nacional FAL.

Los siguientes departamentos u organismos estatales podrán ser miembros del Comité nacional FAL: [\[elegir/añadir los miembros correspondientes; por otra parte, los Estados tal vez deseen indicar los miembros designados en un Anexo\]](#)

- [autoridad designada responsable del NATFP;](#)
- [autoridad competente en materia de seguridad;](#)
- [autoridad aduanera;](#)
- [autoridad de inmigración/expedición de documentos;](#)

1. La expresión "otros representantes" hace referencia a otras entidades que pueden desempeñar una función consultiva, incluidos los organismos estatales o no estatales que promueven el turismo y el comercio internacional.

- autoridad sanitaria;
- autoridad agrícola.

Las siguientes organizaciones también podrán ser miembros del Comité nacional FAL, representadas a nivel individual o a través de una organización comercial:

- explotadores de líneas aéreas;
- servicios de escala;
- empresas de envío y transporte urgente; y
- operadores aeroportuarios.

Para conocer en detalle los procedimientos de trabajo del Comité nacional FAL, véase el Adjunto 1.

TAREAS Y PROGRAMA DE TRABAJO

Nota explicativa.— *Si así lo desean, los Estados pueden aplicar de manera flexible sus programas de trabajo y las tareas del Comité nacional FAL para adaptarse al cambiante entorno de la aviación civil. Por lo tanto, los Estados pueden decidir si incluyen o no el programa de trabajo en el NATFP. Por otra parte, los Estados que lo deseen pueden hacer referencia al programa de trabajo en un documento independiente. No obstante, aquí se incluye un ejemplo de programa de trabajo a modo de referencia para los Estados.*

El Comité nacional FAL:

- revisará periódicamente el nivel de la facilitación de aviación civil en los aeropuertos internacionales del país;
- estudiará y recomendará soluciones a los problemas de facilitación de aviación civil;
- se mantendrá informado de las operaciones de los comités de facilitación de los aeropuertos a fin de garantizar que las prácticas y los procedimientos empleados en los aeropuertos están en conformidad con la legislación aplicable y los SARPS de la OACI;
- considerará los cambios propuestos en la legislación internacional o en las prácticas recomendadas enviadas por foros internacionales y ofrecerá su opinión para la formulación de la postura política nacional;
- revisará las disposiciones del Anexo 9 y su implantación por medio de prácticas y procedimientos a nivel nacional, con el fin de determinar el cumplimiento o las diferencias de archivos con los SARPS del Anexo 9 de la autoridad designada;
- **Nota explicativa:** Consulte la página x del Anexo 9 sobre las medidas adoptadas por los Estados contratantes en relación con la notificación de las diferencias, la promulgación de información y el uso del texto del Anexo en las regulaciones nacionales.

- revisará sistemáticamente las diferencias de archivos con la OACI en lo que se refiere al Anexo 9, así como cualquier legislación o reglamento que exijan las prácticas y los procedimientos que dan lugar a dichas diferencias con el fin de trabajar en pro de su eliminación, ya sea proponiendo cambios en las prácticas y los procedimientos en cuestión, o, en caso necesario, proponiendo cambios en la legislación o los reglamentos aplicables;
- identificará y compartirá la información de cada entidad participante sobre los desarrollos en sus respectivos ámbitos de trabajo que puedan afectar a la facilitación;
- garantizará a los Comités de facilitación de aeropuertos se reúnan periódicamente para supervisar y evaluar los progresos realizados.

El Comité nacional FAL establece sus prioridades y su calendario de trabajo en un programa de trabajo [frecuencia por determinar]. El Comité nacional FAL define e implanta su programa de trabajo con regularidad.

El Comité nacional FAL podrá organizar su trabajo en reuniones subgrupales específicas para abordar los aspectos de eficacia y eficiencia. Los resultados de los subgrupos se informarán al Comité nacional FAL.

COMITÉS DE FACILITACIÓN DE AEROPUERTOS [O INTRODUCIR EL NOMBRE DE UNA ORGANIZACIÓN SIMILAR]

Nota explicativa.— *Es necesario establecer Comités de facilitación de aeropuertos u organizaciones similares para implantar el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo a nivel de aeropuerto.*

En cada aeropuerto civil deben crearse Comités de facilitación de aeropuertos con el objetivo de coordinar los asuntos de facilitación de aviación civil a nivel local.

Las atribuciones del Comité de facilitación de aeropuerto (AFC) son:

- a) implantar el Programa nacional de facilitación del transporte aéreo a nivel del aeropuerto;
- b) examinar los problemas que surjan en relación con la autorización de aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores, y proporcionar en la medida de lo posible soluciones eficaces a los problemas que puedan producirse en el aeropuerto de que se trate; y
- c) formular recomendaciones, si procede, al Comité nacional FAL o al ministerio/organismo/entidad de que se trate para la implantación de propuestas que no pueda llevar a cabo el Comité de facilitación de aeropuerto.

Los Comités de facilitación de aeropuertos (presididos por la explotadora aeroportuaria) estarán compuestos por representantes de las principales partes interesadas en la facilitación del transporte aéreo civil en los aeropuertos, que pueden incluir, entre otros, a autoridades de aviación civil, inmigración, aduanas, aerolíneas, organismos de seguridad, servicios de correos y telecomunicaciones, y operadores de servicios de escala. Los Comités de facilitación de aeropuertos se reunirán cada [frecuencia por determinar].

Los Comités de facilitación de aeropuertos proporcionarán información actualizada sobre los asuntos de facilitación de los aeropuertos al Comité nacional FAL o designarán un representante para que actúe en calidad de miembro del Comité nacional FAL para informar de los problemas de facilitación del transporte aéreo que no se puedan resolver a nivel operativo.

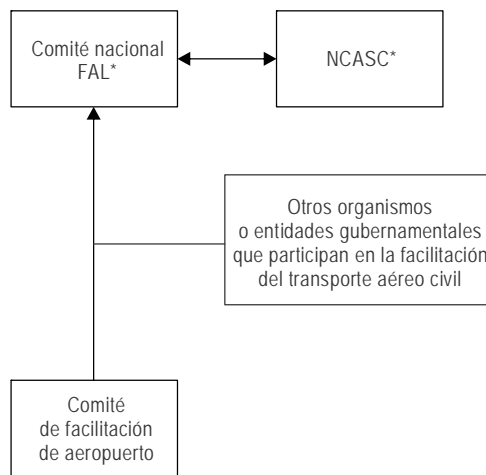
Las respectivas organizaciones que sean miembros del Comité nacional FAL también facilitarán información actualizada sobre las cuestiones de facilitación que sean de su competencia en las reuniones de dicho comité y notificarán cualquier problema de facilitación del transporte aéreo civil a los que se enfrenten sus organizaciones durante la implantación del NATFP.

COORDINACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (NATFP)

Nota explicativa.— *En esta sección se ofrece un ejemplo de cómo puede coordinarse la implantación del NATFP.*

Para las cuestiones que afecten tanto a la facilitación como a la seguridad de la aviación, el NATFC se coordinará y comunicará con el NCASC, y viceversa, para garantizar la pronta resolución de los problemas.

La siguiente figura ilustra el marco de coordinación que deberá adoptarse en la implantación del NATFP:



*Algunos de los miembros de Comité FAL deberían ser también miembros de Comité de seguridad de la aviación.

Figura 5-1. Marco de coordinación del NATFP

Capítulo 6

FUNCIONES, ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS ORGANISMOS QUE SE OCUPAN DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

En esta sección se describe la asignación de responsabilidades para la implantación de las cuestiones de facilitación. También se exponen las tareas relativas a la facilitación asignadas, en el ámbito de su competencia, a las autoridades u organismos nacionales.

Nota explicativa 1.— *La organización de los servicios a nivel nacional es un asunto que compete al Estado en cuestión. Por lo tanto, un Estado puede decidir asignar las responsabilidades de facilitación de acuerdo con la organización de sus servicios.*

Nota explicativa 2.— *Esta sección no pretende indicar qué responsabilidades obligatorias tienen que asignar los Estados ni servir como guía prescriptiva. Los Estados pueden adoptar una perspectiva distinta sobre cómo administrar las tareas y, en consecuencia, reflejar dicha perspectiva en la sección.*

Nota explicativa 3.— *Los Estados que lo deseen pueden incluir las funciones/atribuciones relacionadas con la facilitación de los organismos y organizaciones en virtud del NATFP. Estas funciones/atribuciones pueden incluir las siguientes:*

- i) participación y coordinación con el Comité nacional FAL;*
- ii) comunicación del material relacionado con el Comité nacional FAL y la OACI;*
- iii) implantación de los SARPS del Anexo 9;*
- iv) comunicación oportuna de las diferencias planificadas al Comité nacional FAL;*
- v) realización de todos los esfuerzos para garantizar el cumplimiento con el Anexo 9 y evitar las diferencias con los SARPS del Anexo 9;*
- vi) comunicación y coordinación, según sea necesario, con los representantes de la OACI.*

AUTORIDAD DESIGNADA RESPONSABLE DEL NATFP [INSERTAR NOMBRE EXACTO DE LA AUTORIDAD]

[insertar nombre de la autoridad, por ejemplo, CAA, Ministerio de Transporte (MOT)] es la autoridad designada y el coordinador asociado general del NATFP. El presidente del Comité nacional FAL es responsable de convocar reuniones ordinarias y *ad hoc* de dicho comité y de garantizar que la autoridad competente contemple las políticas o los reglamentos propuestos por dicho comité a efectos de la legislación nacional. La autoridad designada se coordinará con todos los ministerios responsables, que mantendrán plena responsabilidad en sus ámbitos de competencia específicos.

Por tanto, las responsabilidades de facilitación de la autoridad designada son:

- a) trabajar con el presidente/representante del Programa nacional de seguridad de la aviación civil (NCASP) a fin de lograr y mantener la coherencia entre el NATFP y el NCASP;
- b) proporcionar apoyo de secretaría al Comité nacional FAL;
- c) revisar periódicamente que se cumple plenamente con los SARPS del Anexo 9 y, si es necesario, las diferencias de archivos, y notificar a la OACI;
- d) garantizar que las operaciones se lleven a cabo en conformidad con las leyes de los Estados, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de productividad para los operadores, los aeropuertos y los organismos estatales (de inspección) implicados; y
- e) abordar cualquier otra cuestión relacionada con la facilitación del transporte aéreo bajo la dirección del presidente del Comité nacional FAL.

AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD

[INSERTAR NOMBRE EXACTO DE LA AUTORIDAD]

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación del transporte aéreo civil que deben tenerse en cuenta son:

- a) establecer y garantizar la implantación de un Programa nacional de seguridad de la aviación civil para proteger la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita;
- b) definir y asignar tareas y coordinar actividades entre los departamentos, los organismos y otras organizaciones del Estado, el aeropuerto y los explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades que se encarguen o sean responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- c) organizar los recursos y las instalaciones de apoyo exigidas por los servicios de seguridad de la aviación de manera que estén disponibles en cada uno de los aeropuertos que brinde servicios relacionados con la aviación civil;
- d) coordinar y trabajar en estrecha colaboración con otros organismos estatales, explotadores de aeronaves y operadores aeroportuarios en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de tal manera que se minimicen los retrasos e inconvenientes innecesarios para el traslado de pasajeros, equipaje, carga y aeronaves;
- e) organizar controles y procedimientos de seguridad de modo que, en la medida de lo posible, tengan una interferencia mínima, o provoquen el mínimo retraso, en las actividades de la aviación civil, siempre que la eficacia de estos controles y procedimientos de seguridad no se vea reducida;
- f) garantizar, siempre que sea posible, el uso de técnicas de inspección y examinación eficientes de los viajeros y sus equipajes, la carga y las aeronaves para facilitar salida de las aeronaves;
- g) permitir la adopción de procedimientos, servicios e iniciativas para facilitar el traslado de viajeros, equipaje, carga y aeronaves, siempre que se cumplan todas las medidas de seguridad necesarias y otros requisitos de control;

- h) coordinar con las autoridades de inmigración/expedición de documentos de viaje, pasaportes y visados para garantizar que las tecnologías integradas en el documento de viaje mejoran la facilitación y la seguridad del viajero;
- i) asesorar al presidente del NATFC sobre los procesos o las implicaciones de seguridad para su análisis como y cuando sea necesario; y
- j) participar en las reuniones del Comité nacional FAL.

AUTORIDAD ADUANERA
[INSERTAR NOMBRE EXACTO DE LA AUTORIDAD]

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

- a) supervisión de la llegada y salida de viajeros, carga y correo a fin de garantizar el cumplimiento con la legislación nacional;
- b) en cumplimiento de los SARPS del Anexo 9, la autoridad aduanera deberá enviar electrónicamente la información necesaria para la llegada y salida de la carga;
- c) introducción de procedimientos simplificados de despacho de mercancías para la salida o entrada en el país;
- d) incautación de mercancías prohibidas y detención de productos restringidos (en espera de la presentación de los certificados pertinentes si ese es el caso);
- e) participación en el Comité nacional FAL y, en caso necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación; y
- f) prestación de servicios suficientes sin cargo alguno a los operadores durante las horas de trabajo establecidas.

**AUTORIDAD DE INMIGRACIÓN/AUTORIDAD DE EXPEDICIÓN
DE DOCUMENTOS DE VIAJE, PASAPORTES Y VISADOS**
[INSERTAR NOMBRE EXACTO DE LA AUTORIDAD]

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

- a) emisión de documentos de viaje y garantía de que los documentos de viaje de lectura mecánica cumplen con las especificaciones de la OACI del Doc 9303, a fin de asegurar su legibilidad en lectores mecánicos de distintos fabricantes en todo el mundo;
- b) detección y denegación de emisión de documentos de viaje a personas no identificadas o indocumentadas que puedan representar una amenaza para la aviación civil y el Estado;
- c) coordinarse con las autoridades de seguridad, si es preciso, para garantizar que las tecnologías incorporadas a los documentos de viaje mejoren la facilitación y la seguridad del viajero;

- d) comprobación de la validez y aceptabilidad de los documentos de viaje en los puntos de control fronterizo;
- e) examinación de las personas antes de la entrada al Estado y la salida de éste;
- f) [cuando se necesiten tarjetas de embarque y desembarque] Garantía de que la tarjeta de embarque y desembarque se ajusta a los requisitos de formato de la OACI establecidos en el Anexo 9;
- g) identificación y prevención de los viajes de personas que carecen de la documentación requerida, ya que pueden constituir una amenaza para la aviación civil y el Estado;
- h) si la legislación internacional o nacional lo permite, creación y adopción de una política activa de intercambio de información con las partes interesadas y los Estados de la región para proteger las fronteras nacionales de las consecuencias negativas de la inmigración ilegal;
- i) ayuda a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje;
- j) información a los operadores de los requisitos de la autoridad designada con respecto a la entrada, el tránsito y la salida de los viajeros;
- k) en caso de accidentes de aviación, aceptación sin demora de la entrada, con carácter provisional, de los expertos necesarios para la búsqueda, el rescate, la investigación de accidentes y la reparación o el salvamento de aeronaves de conformidad con el Anexo 12 — *Búsqueda y salvamento*, y el Anexo 13 — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, sin necesidad de presentar ningún otro documento de viaje, si corresponde, que el pasaporte;
- l) en los casos en que se requiera un visado para expertos en investigación sobre una misión relacionada con un accidente, la autoridad designada deberá, cuando sea necesario y, de forma excepcional, expedir un visado a su llegada o facilitarles la llegada;
- m) garantía de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 en relación con personas inadmisibles y deportadas;
- n) participación en el Comité nacional FAL y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación; y
- o) prestación de servicios suficientes para operadores sin cargo alguno durante las horas de trabajo establecidas.

AUTORIDAD SANITARIA

[INSERTAR NOMBRE EXACTO DE LA AUTORIDAD]

De acuerdo con el Artículo 14 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), se tomarán medidas eficaces para evitar la propagación de enfermedades de transmisión por aire. En lo que respecta a la facilitación, la autoridad sanitaria [insertar nombre exacto de la autoridad] es responsable, entre otras cosas, de lo siguiente:

- a) colaboración activa con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros países con el fin de garantizar que el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) se implante eficazmente;
- b) detección de acontecimientos que impliquen enfermedades o muertes por encima de los niveles esperados durante un período de tiempo determinado en todas las áreas del Estado;

- c) presentación inmediata de toda la información básica y disponible para obtener una respuesta adecuada de los servicios de atención sanitaria;
- d) implantación de medidas de control preliminares (para paliar la propagación de enfermedades) de forma inmediata;
- e) respuesta rápida y eficaz a los riesgos para la salud pública y las emergencias de salud pública de interés internacional;
- f) garantía de aplicación de desinsectación, desinfección y descontaminación de las aeronaves en conformidad con las recomendaciones de la OMS y en cumplimiento con el RSI;
- g) proporción de instalaciones adecuadas para la vacunación, la cuarentena (en caso necesario) y la emisión de los certificados necesarios;
- h) en colaboración con los explotadores de aeronaves y aeropuertos, garantía de que la preparación y el almacenamiento de alimentos, el servicio de comidas, el suministro de agua y otros elementos destinados al consumo en el aeropuerto o a bordo de una aeronave son higiénicos y cumplen con las normas establecidas por la OMS y la autoridad en materia de alimentos y agricultura;
- i) notificación inmediata a la OMS y de conformidad con los requisitos del RSI de toda la información esencial relacionada con cualquier riesgo para la salud a escala internacional;
- j) garantía de la accesibilidad a servicios médicos adecuados, incluidas las instalaciones de diagnóstico, para permitir la evaluación y la atención inmediatas de los viajeros/trabajadores del aeropuerto enfermos;
- k) establecimiento y mantenimiento de un plan de contingencia de emergencia de salud pública a fin de asegurar una rápida respuesta a cualquier emergencia de salud pública de interés internacional;
- l) garantía de proporción del espacio adecuado, separado del resto de pasajeros, para entrevistar a personas sospechosas o afectadas;
- m) evaluación del estado de salud y, si es necesario, organización de la cuarentena de los viajeros sospechosos; y
- n) participación en las reuniones del Comité nacional FAL.

AUTORIDAD EN MATERIA DE ALIMENTOS Y AGRICULTURA

[INSERTAR NOMBRE EXACTO DE LA AUTORIDAD]

En términos de facilitación, la autoridad de agricultura [insertar nombre exacto de la autoridad] debe garantizar lo siguiente:

- a) que las plantas y los animales que se exporten o importen al país cumplan con las regulaciones de transporte y la certificación necesaria de los organismos competentes;
- b) que se mantengan las consultas con los organismos/instituciones internacionales que regulan la alimentación, la agricultura y los animales con el fin de estar al corriente de las últimas novedades y poner al día al comité de facilitación del aeropuerto y otras partes interesadas sobre la evolución de los acontecimientos que afecten a la aviación civil;

- c) cuando sea necesario desinfectar una aeronave por motivos de sanidad animal, solo se emplearán los métodos y desinfectantes recomendadas por la Oficina Internacional de Epizootias;
- d) declaración de medidas extraordinarias en caso de amenaza de enfermedad animal; y
- e) participación en las reuniones del Comité nacional FAL.

EXPLOTADORES DE AERONAVES

Los explotadores de aeronaves deben:

- a) manejar los pasajeros y la carga de manera eficiente;
- b) informar a los pasajeros de los requisitos particulares de los países que tienen intención de visitar o por los que desean atravesar;
- c) tomar las precauciones necesarias para asegurarse de que los pasajeros estén en posesión de los documentos de viaje necesarios en el momento del embarque;
- d) asumir la responsabilidad de la custodia y el cuidado de los pasajeros que desembarcan y miembros de la tripulación desde el momento en que abandonan la aeronave hasta que se aceptan para su inspección;
- e) prestar asistencia adecuada a los pasajeros con necesidades especiales, incluso los menores de edad o los pasajeros con movilidad reducida o discapacidad;
- f) informar a los operadores aeroportuarios y a los organismos estatales pertinentes, en confianza, sobre su servicio, calendario y planes de creación de flotas en el aeropuerto, a fin de permitir planificación racional de las instalaciones y los servicios en relación con el tráfico previsto; y
- g) participar en el Comité nacional FAL y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

OPERADORES AEROPORTUARIOS

Se espera que los operadores aeroportuarios [insertar nombres] consulten constantemente con los explotadores de aeronaves, los organismos de control y otras partes interesadas pertinentes a fin de garantizar la proporción de instalaciones y servicios satisfactorios para una rápida gestión y autorización de tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores.

Las tareas de facilitación específicas de los operadores aeroportuarios incluyen, entre otras:

- a) diseñar los aeropuertos de manera que mejore la gestión de afluencia del tránsito aéreo;
- b) exhibir las señales recomendadas a nivel internacional para facilitar el movimiento y el tránsito de pasajeros dentro de los aeropuertos;
- c) facilitar pantallas de información de vuelos (FID);

- d) utilizar equipos de seguridad especializados, cuando sea necesario, para examinar pasajeros, de modo que se reduzca al mínimo la cantidad de viajeros que tienen que ser inspeccionados por otros medios;
- e) disponer de espacio para instalaciones necesarias para implantar medidas de mantenimiento de la salud pública, así como para la cuarentena animal y vegetal;
- f) suministrar espacio e instalaciones para los organismos que estén a cargo del control de autorizaciones en condiciones no menos ni más favorables que las que se aplican a los operadores aeroportuarios o los usuarios que requieren espacio e instalaciones de escala similar;
- g) proporcionar, mantener y optimizar instalaciones y servicios para los pasajeros con necesidades especiales, incluidos aquellos con movilidad reducida o discapacidad;
- h) organizar comités de facilitación de aeropuertos o comité de usuarios de los aeropuertos; y
- i) participar en el Comité nacional FAL y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

AGENTES DE SERVICIOS DE ESCALA

Los agentes de servicios de escala deben:

- a) cooperar estrechamente con los organismos estatales para garantizar el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores por las instalaciones aeroportuarias; y
 - b) participar en las reuniones del Comité de facilitación de aeropuerto, si corresponde.
-

Capítulo 7

ORGANISMOS RESPONSABLES DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DEL ANEXO 9

Nota explicativa 1.— *A modo de buena práctica, los Estados que lo deseen pueden incluir una sección que trate las normas de seguridad del Anexo 9. Estas disposiciones se pueden consultar en el Adjunto del Anexo 17. Por otra parte, los Estados tal vez deseen trasladar esta sección a un anexo, lo que permitiría que la autoridad aplicable pudiera firmar el anexo concreto y que las responsabilidades pudieran actualizarse a lo largo del tiempo.*

Nota explicativa 2.— *La organización de los servicios del Estado a nivel nacional es un asunto que compete al Estado en cuestión. Por lo tanto, un Estado puede decidir asignar las responsabilidades de facilitación de acuerdo con la organización de sus servicios.*

Nota explicativa 3.— *Esta sección no pretende indicar qué responsabilidades obligatorias tienen que asignar los Estados ni servir como guía prescriptiva. Los Estados pueden adoptar una perspectiva distinta sobre cómo administrar las tareas y, en consecuencia, reflejar dicha perspectiva en la sección.*

ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

Durante el desarrollo de procedimientos encaminados a la autorización eficiente de aeronaves que entran y salen, [insertar autoridad(es) pertinente(s)] tendrá en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y control de estupefacientes, según corresponda.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 2.2 del Anexo 9.*

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y SUS EQUIPAJES

Durante el desarrollo de procedimientos encaminados a la aplicación eficaz de controles fronterizos para pasajeros y tripulaciones, [insertar autoridad(es) pertinente(s)] tendrá en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, integridad territorial, control de estupefacientes y control migratorio, según corresponda.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.2 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)] no prorrogará la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.4 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)] actualizará periódicamente las características de seguridad de los documentos de viaje. Esto ayudará a evitar el uso fraudulento de los documentos de viaje, incluida la detección de casos en que dichos documentos hayan sido replicados o alterados.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.7 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)] establecerá controles en la creación y la expedición de documentos de viaje a fin de protegerse frente al robo de documentos en blanco y la apropiación indebida de documentos de viaje emitidos recientemente.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.8 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)] deberá incorporar datos biométricos en los pasaportes de lectura mecánica mediante una o más tecnologías opcionales de almacenamiento de datos como complemento a la sección de lectura mecánica, tal y como se especifica en Doc 9303 — *Documentos de viaje de lectura mecánica.*

Nota explicativa.— *Aquí se trata la práctica recomendada 3.9 del Anexo 9.*

Todos los pasaportes emitidos por [insertar autoridad(es) pertinente(s)] se podrán leer mediante máquinas de acuerdo con las especificaciones de Doc 9303, Parte 1 — *Pasaportes de lectura mecánica.*

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.10 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)] se asegurará de que los pasaportes emitidos a partir del 24 de noviembre 2005 que no sean de lectura mecánica caducan antes del 24 de noviembre de 2015.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.10.1 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)] ayudará a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros con el fin de evitar el fraude y el abuso.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.31 del Anexo 9.*

Los explotadores de aeronaves deberán tomar las precauciones necesarias en el momento del embarque para garantizar que los pasajeros estén en posesión de los documentos reglamentarios de los Estados de tránsito y destino para fines de control.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.33 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)] incautará los documentos de viaje fraudulentos o falsificados, además de los documentos empleados para suplantar la identidad del titular de un documento, y devolverá los documentos a las autoridades competentes del Estado designadas como emisoras o a la misión diplomática residente en dicho Estado. [Los Estados que hayan implantado el sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API), si lo desean, pueden hacer referencia a este sistema].

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.33.1 del Anexo 9.*

IDENTIFICACIÓN Y ENTRADA DE LA TRIPULACIÓN Y OTROS TRABAJADORES DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES

Los certificados de miembro de la tripulación (CMC) se concederán únicamente después de la revisión de los antecedentes por parte de o en nombre de [insertar autoridad(es) pertinente(s)]. Asimismo, al expedir los CMC se deben tomar las medidas de control adecuadas, como la certificación de la situación laboral de un solicitante antes de su emisión, controles de existencias de tarjetas en blanco y requisitos de contabilidad del personal encargado de la expedición.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 3.66 del Anexo 9.*

ENTRADA Y SALIDA DE CARGAS Y OTROS ARTÍCULOS

En la medida de lo posible, con el fin de mejorar la eficiencia, se deben emplear técnicas modernas de inspección y examinación para facilitar el reconocimiento físico de las mercancías que se van a importar o exportar.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 4.7 del Anexo 9.*

PERSONAS INADMISIBLES Y DEPORTADAS

Si [insertar autoridad(es) pertinente(s)] tiene motivos para creer que una persona inadmisibile podría ofrecer resistencia a su expulsión, [insertar autoridad(es) pertinente(s)] informará al explotador de aeronaves afectado, con la mayor antelación posible, sobre la salida programada para que el explotador de aeronaves pueda tomar precauciones para garantizar la seguridad del vuelo.

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 5.8 del Anexo 9.*

La expulsión de deportados, incluidas todas las obligaciones, responsabilidades y costos asociados a la expulsión, será responsabilidad de [insertar autoridades competentes].

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 5.18 del Anexo 9.*

[Insertar autoridad(es) pertinente(s)], cuando esté haciendo trámites con un explotador de aeronaves para la expulsión de un deportado, pondrá a su disposición la siguiente información lo antes posible, pero en ningún caso más tarde de 24 horas antes de la hora programada de salida del vuelo:

- a) una copia de la orden de expulsión conforme a la legislación vigente;
- b) una evaluación de riesgos por parte del Estado o cualquier otra información pertinente que pueda ayudar al explotador de la aeronave a evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
- c) los nombres y las nacionalidades de cualquier escolta.

Nota.— *A fin de garantizar la coordinación de la facilitación y las normas de seguridad, se ruega prestar atención a las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.*

Nota explicativa.— *Aquí se trata la norma 5.19 del Anexo 9.*

Adjunto 1

COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

Reglamento

- 1) El presidente del Comité nacional de facilitación del transporte aéreo (en lo sucesivo denominado " Comité nacional FAL ") es el/la [cargo del funcionario de la autoridad designada para el Programa nacional FAL].
- 2) El/la [autoridad designada para el Programa nacional FAL] proporciona servicios de secretaría al Comité nacional FAL.
- 3) Los ministerios u organismos estatales y otras entidades que participan en la implantación del NATFP designan a sus respectivos miembros del Comité nacional FAL.
- 4) Los miembros del Comité nacional FAL participarán en todas las reuniones de dicho comité. Un miembro puede ser sustituido por un suplente, quien tendrá las mismas responsabilidades y ejercerá los mismos derechos que los miembros ordinarios. [Si lo desean, los Estados pueden indicar los miembros del Comité nacional FAL en un anexo separado].
- 5) El presidente podrá invitar a expertos con conocimientos específicos de gran interés para el Comité nacional FAL para participar en una (o varias) de las reuniones del Comité nacional FAL, o solo a una parte de ellas, de forma puntual.
- 6) Los miembros del Comité nacional FAL, así como los expertos invitados a las reuniones, deberán garantizar la confidencialidad del contenido específico de las reuniones y las decisiones tomadas, según lo considere necesario el presidente del Comité nacional FAL.
- 7) El Comité nacional FAL se reunirá [insertar número] veces al año. El Comité nacional FAL podrá celebrar reuniones *ad hoc* siempre que sea necesario, con el fin de revisar una situación de facilitación y tratar de solucionar problemas operativos concretos. Los resultados de las reuniones *ad hoc* se notificarán al Comité nacional FAL.
- 8) El secretario del Comité nacional FAL es responsable de:
 - i) realizar todos los trámites administrativos necesarios para la preparación de las reuniones del Comité nacional FAL en coordinación con el presidente; y
 - ii) comunicar el orden del día provisional a los miembros del Comité nacional FAL con una antelación mínima de [insertar número] días hábiles.

- 9) Todos los documentos se presentarán ante el secretario con una antelación mínima de [insertar número] días hábiles antes de la fecha de la reunión.
- 10) El secretario preparará un resumen de las decisiones al final de cada reunión para distribuirla al Comité nacional FAL en un plazo de [insertar número] días hábiles tras la reunión.

— FIN —

ISBN 978-92-9249-774-3



9

789292

497743