



**INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL
ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA
UNIDAD TICOMÁN**

***“PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE LA LEY DE AEROPUERTOS SOBRE
ASPECTOS DE FACILITACIÓN EN APEGO A LAS SARPS DEL ANEXO 9 DE LA
OACI”***

TESINA

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE INGENIERO EN AERONÁUTICA POR LA
OPCIÓN CURRICULAR PRESENTAN LOS C.C PASANTES:

FLORES TORRES ALEJANDRO ROBERTO

PASCUAL BUSTAMANTE ISRAEL

MÉXICO D.F. 2008

INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

ESCUELA SUPERIOR DE INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA

UNIDAD TICOMÁN

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE: INGENIERO EN AERONÁUTICA
POR LA OPCIÓN DE TITULACIÓN: CURRICULAR
DEBERÁ PRESENTAR: LOS C.C. PASANTES:
FLORES TORRES ALEJANDRO ROBERTO
PASCUAL BUSTAMANTE ISRAEL

“PROPUESTA DE ACTUALIZACIÓN DE LA LEY DE AEROPUERTOS SOBRE ASPECTOS DE FACILITACIÓN EN APEGO A LAS SARPS DEL ANEXO 9 DE LA OACI”

	ÍNDICE
	RESUMEN
	INTRODUCCIÓN
CAPÍTULO I	PLANTEAMIENTO
CAPÍTULO II	MARCO TEÓRICO
CAPÍTULO III	METODOLOGÍA
CAPÍTULO IV	DESARROLLO
	CONCLUSIONES
	REFERENCIAS
	LISTADO DE SIGLAS

México, DF., a 26 de Junio de 2008.

A S E S O R E S


ING. MIGUEL ÁNGEL OCAMPO
CORNEJO


M. EN C. MARIO ALFREDO BATA
FONSECA

Vo. Bo.


ING. MIGUEL ÁLVAREZ MONTALVO
DIRECTOR



I. P. N.
ESCUELA SUPERIOR DE
INGENIERÍA MECÁNICA Y ELÉCTRICA
UNIDAD TICOMÁN
DIRECCIÓN

GRACIAS:

A Dios:

Por darme la gracia y dicha de existir, así como, por brindarme la fortaleza y entendimiento para concluir otra etapa de mi vida.

A Mis Padres:

Por haberme dado la confianza, cariño y apoyo sin escatimar esfuerzo alguno que requería en los momentos necesarios. Por compartir tristezas y alegrías, éxitos y fracasos, por todos los detalles que me han brindado durante mi vida como estudiante y por hacer de mi lo que soy ahora.

A Mis Hermanos:

Felipe, Federico, Ricardo y Eduardo a quienes jamás encontraré la forma de agradecer el cariño, comprensión y apoyo brindados en las derrotas y logros obtenidos haciendo de éste, un triunfo más suyo que mío, por la forma en que hemos compartido y sólo espero que comprendan que mis ideales, esfuerzos y logros han sido también suyos e inspirados en ustedes.

A Mi Hermana (q.e.p.d.):

Emely por cuidar de mí, en los peligros que me encontré, así mismo, de regalarme la sabiduría que necesité para concluir mi carrera profesional.

Alejandro Roberto Flores Torres.

PASCUAL BUSTAMANTE ISABEL

“El inteligente no es aquel que lo sabe todo sino aquel que sabe utilizar lo poco que sabe”

Esta tesina fue realizada esencialmente por dos personas pero tras estas existen muchas mas para las cuales esta dedicado este espacio.

Para la mujer que vive en plenitud y que representa la pureza del amor, el romanticismo y la dulzura. Para mi Madre quien me apoyo en todo momento

Una conversación con un hombre inteligente es más provechosa que el estudio de muchos libros. Para la persona que trajo el pan diariamente a casa, para mi ídolo, para mi Padre, por su apoyo y cariño.

Fracasar es la oportunidad de comenzar de nuevo con más inteligencia.

Para mis compañeros quienes con su apoyo y comprensión, me ayudaron en etapas difíciles en la vida de un estudiante.

En fin deseo buena suerte a quien lea esto y me despido con esta frase para todos.

Conócete, Acéptate y Supérate

Índice

Relación de Ilustraciones.....	II
Relación de Cuadros.....	II
Resumen.....	III
Introducción.....	IV
Capitulo I Planteamiento.....	1
Objetivo.....	2
Justificación.....	3
Alcance.....	3
Capitulo II Marco Teórico.....	4
2.1 Normatividad Internacional.....	6
2.2 Legislación Nacional.....	8
2.3 Legislación de otros países.....	12
Capitulo III Metodología.....	13
Capitulo IV Desarrollo.....	15
4.1 Recopilación de información.....	15
4.2 Análisis de los SARPS del anexo 9 de la OACI.....	15
4.3 Análisis la Legislación Nacional.....	21
4.4 Comparativo de la Legislación Nacional y las SARPS del anexo 9 de la OACI.....	22
4.5 Legislación de otros países.....	25
Ley de aviación civil de Ecuador.....	25
Ley de aeronáutica civil del Perú (ley no 27261).....	26
Reglamento de la ley de aeronáutica civil del Perú (n°27261).....	27
Ley de aeronáutica civil de Venezuela.....	29
Norma aeronáutica AAC/DTTA/001-05 de Panamá.....	30
Orden presidencial española 248/2003.....	33
4.6 Experiencias en otros países.....	38
4.7 Comparativo de la legislación extranjera y nacional.....	40
4.8 Redacción de texto.....	42
Conclusiones.....	51
Referencias bibliográficas.....	52
Listado de siglas.....	53

Relación de ilustraciones

No. de ilustración	Título	Página
1	Escudo de la OACI y banderas de los Estados integrantes de esta Organización.	1
2	Congestionamiento en Aeropuertos	2
3	Forma convencional de realizar la revisión de equipaje	5
4	Las nuevas tecnologías permiten realizar las revisiones del equipaje	5

Relación de cuadros

No. de cuadro	Título	Página
1	Cuadro Comparativo entre la Legislación Nacional y las SARPS del Anexo 9 de la OACI	23
2	Similitudes entre la Legislación de otros Países	39
3	Cuadro comparativo entre la Legislación de otros Países y la Legislación Nacional	40

Resumen

La aviación Civil Internacional y los controles aplicados a los pasajeros y carga en los diferentes aeropuertos del mundo, ha cambiado dramáticamente en los últimos años. Con el incremento constante del tráfico, se vienen desarrollando nuevos procedimientos, cada día más importantes y necesarios con la finalidad de facilitar el tráfico y comercio por vía aérea.

En este trabajo se hace una revisión de las regulaciones actuales que son la base de la facilitación, incluyendo el análisis de los roles y funciones que en este aspecto desempeña la OACI y otras organizaciones que están involucradas en esta actividad, incluyéndose las mejores practicas y tecnologías emergente que buscan armonizar, acelerar y mejorar los procesos de inmigración y aduanas.

Poniendo en practica las mejores y mas modernas practicas y comprendiendo los roles y responsabilidades de todos los involucrados en la cadena del transporte aéreo, los lectores del trabajo podrán conocer los procedimientos y otros mediante Programas de Facilitación.

Una vez desarrollado el tema de investigación podremos conocer a profundidad algunos puntos importantes:

Mejor conocimiento de los compromisos en el marco de los convenios internacionales.

Reconocimiento del rol que le corresponde a los Gobiernos, Autoridades Aeroportuarias y Aerolíneas.

Habilidad para mejorar la atención al cliente en sus aeropuertos mediante el desarrollo y aplicación de las soluciones más adecuadas.

Intercambio de experiencias y soluciones con participantes de otros países.

Introducción

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es un organismo perteneciente a la Organización de Naciones Unidas (ONU), que norma y recomienda métodos que los países deberían llevar a cabo para que la operación de su aviación civil sea segura y este regulada.

Un punto que la OACI propone a los países regular es el tema de facilitación, que en pocas palabras se refiere a la reducción, agilización y/o supresión de trámites que el país en cuestión imponga para que se lleve a cabo el proceso de transporte aéreo en su territorio.

Teniendo eso en cuenta, México como país integrante de esta organización, debería de cumplir con las normativas y regulaciones que la OACI propone a todos los países integrantes, y de esta forma regular las operaciones aéreas en México.

Pero las autoridades de aviación en México han omitido varias recomendaciones que la OACI ha propuesto, entre estas se destaca en el presente trabajo el tema de facilitación, el cual se encuentra en uno de los 18 anexos que ha publicado la OACI para ayudar a los países a regular sus operaciones aéreas.

Tomando esto en consideración se propone hacer un llamado de atención a las autoridades, realizando una investigación, de los puntos que la OACI propone a los países integrantes, de las legislaciones que anteriormente regulaban las operaciones aéreas en México, la legislación que regula estas operaciones actualmente en México, así como un ejemplo de las legislaciones de otros países en similares condiciones que México.

La finalidad de investigar la normatividad de la OACI es para tener las bases que debería de contener la legislación que regule las operaciones aéreas referente al tema de facilitación, para esto se analiza el anexo 9 de la OACI el cual se describe los puntos a tomar en cuenta para la creación de normativas que regulen la aviación en los países integrantes de la organización.

Una vez teniendo el panorama normativo internacional es conveniente analizar en qué condiciones se encuentra la legislación en México para señalar los puntos que se crea importante incluir en esta legislación.

Y como apoyo adicional se analizan legislaciones de otros países, las cuales cumplen con las normativas emitidas por la OACI, tomando en cuenta estas legislaciones extranjeras se pretenden adoptar las ideas más sobresalientes e importantes en la legislación mexicana.

De esta forma se desarrolla a continuación el presente trabajo que como resultado arroja un texto que podría ser incluido en la legislación mexicana para así regular la facilitación de las operaciones aéreas.

En el primer capítulo titulado planteamiento se describe brevemente las condiciones que los países pertenecientes a la OACI deben acatar haciendo énfasis en el tema de facilitación y señalando la carencia en la que se encuentra México en referente a este tema.

Se plantea la justificación y el objetivo de esta investigación así como los objetivos que ayudaran a cumplir con el primero.

En el segundo capítulo se escriben los documentos que se usaron de referencia para lograr determinar los puntos que hacen falta en la legislación nacional así como los puntos a tomar de referencia de la legislación de otros países.

Posteriormente se describen las acciones que se deben realizar para cubrir todos los objetivos.

En el último capítulo se desarrollan estas acciones describiendo los resultados y cubriendo los objetivos.

I. PLANTEAMIENTO

Capítulo I: Planteamiento

La Organización de Aviación Civil Internacional OACI en el Convenio de Chicago en 1944, estableció que cada Estado contratante se comprometerá 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. Para este fin, la OACI ha estado publicando una serie de normas y métodos recomendados a través de 18 Anexos, (Ilustración 1).

Uno de los objetivos de los Anexos y Manuales emitidos por la OACI, es el de servir de guía a las autoridades aeronáuticas de los estados miembros, para adecuar sus respectivos marcos legislativos a fin de que en éstos se incorporen las normas y recomendaciones de la Organización, de tal modo que se dispongan de leyes, reglamentos y normas con los cuales sea posible vigilar el cumplimiento de dichas normas.



Ilustración 1. Escudo de la OACI y banderas de los estados integrantes de esta organización.

Fue el 1º de septiembre de 1949 cuando la OACI publicó inicialmente el Anexo 9 Facilitación, el cual ha tendido una serie de modificaciones y reediciones, siendo que actualmente se cuenta con la décima edición de este anexo, el cual tiene registradas 17 enmiendas de cambios realizados.

Al revisar la legislación mexicana aplicable a la aviación civil, se ha observado una serie de omisiones en ésta, con respecto a la normatividad internacional, siendo un ejemplo de ello el aspecto de la facilitación, ya que en la Ley de Vías Generales de Comunicación de México existía la regulación necesaria para asegurar el cumplimiento con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) del anexo 9 de la OACI.

A partir de la publicación de las leyes de aviación civil y la de aeropuertos con sus respectivos reglamentos, se omitió el tema de facilitación. Lo cual ha ocasionado que los operadores de aeropuerto no presten la debida importancia para establecer un Comité de Facilitación que promueva la celeridad en el servicio de transporte aéreo en nuestro país



Ilustración 2. La falta de reglamentación en los aeropuertos ocasiona congestionamiento en los mismos

Ante las omisiones legislativas antes mencionadas, el objetivo general de este trabajo de investigación es:

Objetivo

Proponer los requisitos mínimos necesarios que deben incluirse en la ley de Aeropuertos para que los proyectos, la planeación y operación en los aeropuertos cumplan con las SARPS del Anexo 9 de la OACI

Para llevar esto a cabo se plantean los siguientes objetivos específicos

- ④ Tener fácil acceso a la legislación mexicana, de algún otro país y la normatividad internacional aplicable a facilitación.
- ④ Tener conocimiento de los puntos que debería de cubrir México, de la normatividad internacional relacionada con la facilitación en aeropuertos.
- ④ Identificar los principales aspectos que pudieran aplicarse en México, de la legislación y experiencias de otros países.
- ④ Establecer los puntos que se deben incluir en la ley de aeropuertos.

Justificación

La autoridad de aviación civil en México, a través de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), no le ha tomado la suficiente importancia a este tema, pues no se contempla la inclusión de éste en la legislación nacional; ocasionando que no se cumplan con los términos establecidos por la OACI referentes al tema de facilitación.

Por lo cual los resultados de esta investigación proporcionan una alternativa para adecuar la legislación nacional a la normatividad internacional en materia de facilitación.

Alcance

El trabajo dará a conocer a las autoridades la importancia de este tema, así como una llamada de atención para que se considere éste y se lleven a cabo las medidas necesarias para la facilitación nacional en la legislación.

Además de proporcionar las bases mínimas, fundamentadas en esta investigación, a las autoridades para poder implementar este tema en la legislación nacional.

II.- MARCO TEÓRICO

Capítulo II: Marco Teórico

Concepto de facilitación

La facilitación consiste en la adopción de todas las medidas viables para simplificar los trámites y acelerar los despachos relativos a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios a los controles y formalidades de entrada y salida que se realizan en los aeropuertos.

El término facilitación está relacionado con los siguientes aspectos

- Ⓢ Procesos de control de fronteras (migraciones, aduana y sanidad)
- Ⓢ Control de seguridad
- Ⓢ Despacho, carga y descarga de aeronaves
- Ⓢ Pago de impuestos y derechos aeroportuarios

Cuando en un aeropuerto, el operador de éste, las autoridades, líneas aéreas y empresas prestadoras de servicio trabajan coordinadamente para brindar la facilitación necesaria a los usuarios, difícilmente se presentarán fenómenos de no facilitación como:

- Ⓢ Congestionamiento de aeronaves
- Ⓢ Demora de vuelos
- Ⓢ Procedimientos de control y seguridad complejos e ineficaces
- Ⓢ Falta de equipamiento y de personal capacitado
- Ⓢ Instalaciones insuficientes o inadecuadas
- Ⓢ Falta de información, señalización ineficaz, entre otros.

Facilitación y seguridad de la aviación

El término facilitación identificado por la OACI con las siglas FAL y la seguridad de la aviación identificada con las siglas AVSEC, han estado presentes en la operación del transporte aéreo, tanto en líneas aéreas como en aeropuertos, en donde se elaboran y ponen en práctica programas específicos para cada uno de estos aspectos. Aunque

puede argumentarse que las actividades y objetivos inmediatos de los dos programas son distintos (Ilustración 3), parte integrante de ambos ha sido resultado de los objetivos del convenio de Chicago en materia de política global, es decir, seguridad, eficiencia y cumplimiento de la reglamentación.



Ilustración 3. Ejemplo de la forma convencional de realizar la revisión de equipaje, la cual requiere mayor tiempo de espera de los pasajeros.

Hay cada vez mayor conciencia de que los intereses existentes en las esferas en que los procesos de seguridad y facilitación están implicados, no son contrapuestos sino complementarios. Ciertamente, las evidencias permiten sustentar que se requiere proseguir un programa de facilitación de carácter progresivo para tener éxito en materia de seguridad de la aviación.

Últimamente, la facilitación se ha visto transformada una vez más por los acontecimientos importantes que han tenido lugar en el entorno de la aviación civil durante los últimos 10 años (desde mediados del decenio de 1990).

Entre estos acontecimientos se incluyen: el avance tecnológico, con la proliferación universal de las computadoras y sistemas electrónicos de intercambio de datos; el aumento considerable de la migración ilegal que ha llegado a ser un problema de inmigración y seguridad nacional a escala mundial, con la aviación civil como modo predilecto de transporte y el fraude de pasaportes como práctica frecuente; y la agitación política y social permanente que ha dado lugar a más actos de terrorismo, en los cuales la interferencia ilícita con la aviación civil sigue constituyendo una técnica poderosa para lograr un objetivo, (Ilustración 4).



Ilustración 4. Las nuevas tecnologías permiten realizar las revisiones del equipaje con más velocidad

2.1 Normatividad Internacional

En lo que se refiere a normatividad internacional tenemos los documentos publicados por la OACI:

- ④ Convenio de Chicago
- ④ SARPS del anexo 9

Desde los orígenes de la organización de aviación civil internacional (OACI), se puso de manifiesto la necesidad de facilitar el transporte aéreo internacional, suprimiendo los obstáculos que se oponen al tránsito libre y rápido de las aeronaves, sus pasajeros, tripulaciones, equipaje, carga y correo, a través de las fronteras internacionales y los aeropuertos.

La celeridad con la que pueden ser atendidos o procesados en un aeropuerto las aeronaves, los pasajeros, mercancías y equipajes, es un factor fundamental en los viajes por vía aérea.

La celeridad a que se hace referencia está vinculada al término facilitación, conocido internacionalmente en la aviación civil, con el que la OACI busca promover la eficiencia en la operación del transporte aéreo particularmente en la prestación de servicios a los diferentes usuarios, de modo tal que el reducido tiempo que dura un vuelo no se vea afectado por deficiencias en la aerolínea y el aeropuerto, lo cual pudiera ocasionar una desventaja competitiva de esta modalidad de transporte frente a otros medios como el terrestre, marítimo y el ferroviario.

Convenio de Chicago

Este convenio se llevo acabo en Chicago el 07 de diciembre del año 1944; con la finalidad de establecer principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pudiera desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo pudiesen establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico.

En este convenio se trataron diferentes temas, como: navegación, nacionalidad de las aeronaves, medidas para facilitar la navegación aérea, el vuelo sobre territorios de estados contratantes, la organización de la aviación civil internacional y el transporte aéreo internacional.

Estas disposiciones del convenio se expresan de manera práctica en los SARPS del anexo 9 cuya primera edición se adoptó en 1949. Los SARPS se refieren específicamente a la facilitación de las formalidades de la parte pública para el despacho de aeronaves y el tráfico comercial mediante los requisitos de las autoridades encargadas de aduanas, inmigración, salud pública y agricultura. El anexo es un documento de amplio alcance que refleja la flexibilidad con que la OACI se mantiene al ritmo de la aviación civil internacional.

Anexo 9 de la OACI

Inicialmente, el anexo se centraba en iniciativas para reducir el papeleo, normalizar internacionalmente los documentos que debían llevarse en el tráfico entre estados, y simplificar los procedimientos necesarios para despachar aeronaves, pasajeros y carga. Se reconocía, y se reconoce, que las demoras debido a formalidades engorrosas tienen que reducirse no sólo porque son desagradables sino que, en términos prácticos, por el costo que representan para todos los “grupos de clientes” en la comunidad y porque interfieren con el éxito de los participantes.

El anexo ofrece a los gobiernos de los estados contratantes, un marco en el cual se describen los límites máximos en cuanto a las obligaciones del sector y las instalaciones mínimas que deben existir en los aeropuertos.

SARPS del anexo 9 de la OACI

Tomando en referencia los artículos del capítulo cuarto del convenio de Chicago se adoptaron normas y métodos recomendados con la designación de anexo 9 al convenio con título “normas y métodos recomendados internacionales facilitación”

Las normas y métodos recomendados relativos a facilitación representan invariablemente dos aspectos, uno “negativo”, o sea que los estados no deben exigir más de ciertos requisitos máximos en cuanto a documentación, restricciones de la libertad de movimiento, etc., y el otro “positivo”, o sea que los estados deben suministrar ciertas facilidades mínimas, para comodidad de los pasajeros, para el tráfico de paso, etc. Se supone que al presentarse una cuestión acerca de una disposición “negativa”, los estados, siempre que puedan, exigirán requisitos menores que los máximos determinados por las normas y métodos recomendados, y que si se trata de una disposición “positiva”, siempre que puedan suministrarán más del mínimo estipulado.

2.2 Legislación Nacional

A lo referente de la legislación nacional se encuentran varios documentos que regulan y/o han regulado la aviación civil en México, los cuales se tomaron como referencia para desarrollar este proyecto. Estos documentos son:

- Ⓢ Ley de vías generales de comunicación
- Ⓢ Ley de aeropuertos
- Ⓢ Reglamento de la ley de aeropuertos

Ley de vías generales de comunicación

Conforme a lo establecido por la OACI y siendo México un estado contratante, el gobierno de Miguel Alemán publicó en el diario oficial de la Federación el 8 de noviembre de 1950 un decreto por el cual se adoptaba el anexo 9 al convenio de aviación civil internacional de Chicago, el cual establece la adopción de las normas y métodos recomendados para la facilitación del transporte aéreo internacional.

Posteriormente el 26 de abril de 1951 se publica el decreto por el cual se adopta la norma contenida en el párrafo 3.10 del anexo 9 al convenio de aviación civil de Chicago, así como el uso del certificado de miembro de la tripulación, contenido en el apéndice 7 del mismo anexo.

Se establece el acuerdo que crea la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, publicado en el diario oficial de la Federación el 17 de marzo de 1952 por la presidencia de la República, la cual se encargaría de realizar los estudios necesarios y

tomar las medidas pertinentes, a fin de poner en práctica las disposiciones contenidas en el anexo 9 de la OACI, así como de mejorar y unificar las disposiciones legales aplicables al tráfico aéreo internacional.

Los integrantes de la comisión nacional de facilitación del transporte aéreo internacional así como las funciones de cada uno de estos:

- Ⓢ El director general de aeronáutica civil, (quien lo presidirá).-coordinara sus trabajos, estudiar y proponer soluciones a los problemas legales y económicos.
- Ⓢ El director de aduanas de la secretaria de hacienda y crédito público.- estudiar y proponer soluciones a los problemas aduanales.
- Ⓢ El director de la secretaria de gobernación.- estudiar y proponer soluciones a los problemas relacionados con las formalidades de entrada y salida del país de pasajeros, tripulación, etc.
- Ⓢ El director de inspección sanitaria de la secretaria de salud.- estudiar y proponer soluciones de los problemas de sanidad y cuarentena.
- Ⓢ El director de la secretaria de agricultura y ganadería.- estudiar y proponer las disposiciones agropecuarias aplicadas al transporte aéreo.
- Ⓢ El director de plantación y recursos del departamento de turismo.- estudiar y proponer las facilidades máximas que deban presentarse a los turistas.
- Ⓢ El director de promoción turística del consejo nacional de turismo.- estudiar y proponer la resolución de los problemas relacionados con la corriente turística hacia el país.
- Ⓢ El director general de aeropuertos y servicios auxiliares (asa).- quien fungirá como vocal ejecutivo y se encargara de estudiar y proponer las soluciones de los problemas administrativos y operacionales de los aeropuertos internacionales (incluido después de la creación de asa)
- Ⓢ La cámara nacional de aerotransporte tendrá derecho a estar representada ante la comisión por medio de un observador, que será acreditado ante la secretaria de comunicaciones y transportes, la cual lo hará saber a la comisión.

Se publica el reglamento interno de la comisión nacional de facilitación del transporte aéreo internacional; publicado en el diario oficial de la federación el 20 de enero de 1955, por el presidente Adolfo Ruíz Cortines.

Estableciendo como objetivo general “realizar los estudios y tomar las medidas pertinentes para poner en practica las disposiciones del anexo 9 al convenio de Chicago, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida de aeronaves del país”.

La comisión funcionará bajo la presidencia del representante de la secretaria de comunicaciones y obras públicas, asistido por un secretario y el personal administrativo que al efecto sean designados por la misma secretaria.

La comisión celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias; las sesiones ordinarias se celebraran los jueves de cada semana, mientras que las sesiones extraordinarias se celebraran, a petición de cualquiera de los representantes.

Las recomendaciones, acuerdos y resoluciones, se tomaran por mayoría de votos; el presidente de la comisión tendrá voto de calidad en caso de empate.

La determinación de la comisión se consignara en el acta respectiva, la cual será firmada por el presidente y el secretario una vez que haya sido aprobada en la sesión respectiva, una vez aprobadas por el ejecutivo federal, se comunicara, por los conductos debidos, a la organización de aviación civil internacional.

Con el objeto de mejorar los servicios que se prestan en los aeropuertos encomendados a aeropuertos y servicios auxiliares, se crean en cada uno de ellos comités locales de facilitación aeroportuaria que se integrara como sigue: un representante de la secretaria de comunicaciones y transportes, quien lo presidirá; un representante de aeropuertos y servicios auxiliares que fungirá como vocal ejecutivo del mismo, y se encargara de vigilar que los acuerdos del comité sean cumplidos en sus términos; y, un representante por las líneas aéreas debidamente autorizadas que concurran al aeropuerto respectivo.

Los comités locales de facilitación aeroportuaria tendrán por objeto estudiar las operaciones aeroportuarias para el efecto de facilitarlas y hacerlas mas expeditas, así como de uniformar las prestaciones de los servicios en tierra que estén a cargo de las compañías de aviación.

Ley de Aeropuertos y Reglamento de la Ley de Aeropuertos

Al realizar el análisis de la ley de aeropuertos no se encontró punto el cual tratara el tema de facilitación; mientras que en su reglamento solo se menciona lo siguiente:

Las características de los señalamientos y avisos visuales o auditivos dentro del área definida del aeródromo civil para informar, facilitar y garantizar la circulación y la seguridad de los pasajeros, empleados y el público en general y que serán proporcionados por el concesionario o permisionario, se ajustarán a las normas básicas de seguridad que emita la secretaría.

Los prestadores de servicios complementarios y comerciales deben observar dichas disposiciones y asegurarse de que su personal, proveedores y clientes no obstaculicen o impidan la visibilidad y audición de tales señalamientos y avisos; cuando esto ocurra, el administrador aeroportuario debe ordenar a costa del responsable, el inmediato retiro del obstáculo y, en su caso, informar al comandante de aeródromo para que se aplique la sanción correspondiente.

El concesionario o permisionario será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría.

Cuando los servicios aeroportuarios y complementarios sean prestados por terceros y éstos se suspendan, dichos terceros deberán comunicar de manera inmediata al administrador aeroportuario tal circunstancia. El administrador deberá tomar las medidas necesarias para restablecer el servicio en el menor plazo posible.

Los fragmentos anteriores son los más sobresalientes. Posteriormente las autoridades realizaron una reestructuración de la legislación creando la ley de aeropuertos y la ley de aviación civil, con sus respectivos reglamentos, en los cuales omite este tema; poco tiempo después se propuso incluir artículos referentes a facilitación, estas propuestas se realizaron en el 3° informe de labores secretaría de comunicaciones y transportes (2003) donde mencionaban las iniciativas de la modificación de la ley de aeropuertos para incluir este tema, y sin embargo no se dio continuidad a este proyecto.

Más adelante se propuso una codificación de la ley de aeropuertos y su reglamento, (codificación 2005 – 021), en donde se planteaba la formación de un comité de facilitación, en este documento se mencionan a los posibles integrantes de este comité, así como sus actividades a desarrollar, los cuales prácticamente eran los mismos integrantes y las mismas funciones que se mencionaban en la ley de vías generales de comunicación.

2.3 Legislación de otros países.

- Ⓢ Ley de Aviación Civil de Ecuador
- Ⓢ Ley de Aeronáutica Civil del Perú (Ley N°27261)
- Ⓢ Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú (N°27261)
- Ⓢ Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela
- Ⓢ Norma Aeronáutica AAC/DTTA/001-05 de Panamá
- Ⓢ Orden Presidencial Española 248/2003

En estas legislaciones se plantea la creación del comité nacional de facilitación de cada país teniendo como objetivo común encargarse de los procedimientos y coordinaciones de las entidades, que requieren la facilitación de la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la organización de aviación civil internacional.

Entre las actividades de estos comités se encuentra la implementación del plan nacional de facilitación establecido por la OACI en su apéndice.

Así mismo se plantea la creación de comités locales aeroportuarios que se encargan de analizar y dar solución a las problemáticas del aeropuerto al que pertenecen.

III.- METODOLOGÍA

Capítulo III: Metodología

Para el desarrollo de este trabajo de investigación es necesario tener definido de que forma se llegaran a cumplir con lo objetivos específicos planteados anteriormente para así de esta forma cumplir con el objetivo principal, para esto se tienen que realizar los siguientes pasos.

Secuencia de pasos a seguir

El primer paso es la recopilación de la legislación nacional, internacional y de algunos países. Esto con el fin de tener las bases y tomar estas legislaciones de referencia para la realización de este trabajo.

Esta recopilación se llevó a cabo por medio de Internet donde se encontraron leyes referentes a facilitación en otros países. Así como consultado la legislación nacional que se encuentra en el laboratorio de la institución.

Posteriormente se analizarán los documentos recopilados, para empezar las SARPS del Anexo 9 de la OACI, para conocer los puntos que debería aplicar la autoridad de México los cuales deben estar incluidos en la Ley de Aeropuertos.

Es esencial contar primeramente con toda la documentación que se crea necesaria para saber a qué nivel de cumplimiento se encuentra México referente a las normas y métodos recomendados de la OACI.

Así mismo se analizara toda la legislación nacional recopilada, la cual incluye la anterior Ley de Vías Generales de Comunicación y la actual Ley de Aeropuertos con su respectivo reglamento.

Con la finalidad de determinar los aspectos que se deben mantener y los que se deben modificar de estos documentos.

Se realizara un cuadro comparativo donde se muestre los puntos mas sobresalientes de la legislación internacional (anexo 9 de la OACI), comparada con los puntos que se establecían anteriormente y los que se cubren actualmente con la legislación en México.

Se revisara la Normatividad y Reglamentación de otros países aplicable a la facilitación para extraer los aspectos que se puedan aplicar en México

Posteriormente se compararan los aspectos más sobresalientes de la legislación de otros países y la legislación nacional con la finalidad de poder adoptar puntos similares en México.

Por ultimo se elaborara el texto que se propone incluir en la legislación nacional, el cual contendrá los puntos analizados anteriormente para cumplir con los mínimos requeridos por la OACI en su anexo 9.

Una vez cubiertos estos pasos se pretende llega a cumplir satisfactoriamente el objetivo principal estableciendo los puntos mas importantes a cubrir, establecidos por la OACI, por parte de la legislación nacional.

III.- DESARROLLO

Capítulo IV: Desarrollo

Para el desarrollo de este trabajo de investigación, se realiza una división de este capítulo, en 8 puntos, que se consideran sobresalientes, de los cuales cada uno influyen en el resultado de esta investigación, como a continuación se observa:

4.1 Recopilación de información

El primer paso a realizar es la recopilación de la información necesaria para desarrollar este trabajo, teniendo en cuenta que la aviación civil internacional es normada por la OACI por lo cual se contempla el anexo 9 de la OACI como documento base para el desarrollo de esta investigación.

Esto con el fin de tener las bases para formar una idea de cómo plantear la redacción del texto final que se pretende para la modificación de la Ley de Aeropuertos.

4.2 Análisis de los SARPS del Anexo 9 de la OACI

El siguiente punto a desarrollar es el análisis del Anexo 9 para determinar los puntos más sobresalientes de este:

Referente a la entrada y salida de aeronaves el anexo dice:

Los Estados contratantes dispondrán que los procedimientos para el despacho de aeronaves, se apliquen y se lleven a cabo de tal manera que se preserve la ventaja que ofrece el transporte aéreo.

Por lo cual las autoridades competentes no exigirán a los explotadores para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este anexo.

Estos documentos son:

- a) La declaración general, cuando se use
- b) Manifiesto de pasajeros o de carga

c) Lista simple de suministros, cuando se use, con una lista de los suministros que se hayan cargado.

d) Tarjeta de embarque, desembarque

Referente a la desinfección y desinsectación se dice:

Los Estados contratantes se cerciorarán de que los procedimientos de desinsectación y demás medidas preventivas no sean perjudiciales para la salud de los pasajeros y tripulantes, y les causen el mínimo de molestias asignando, espacios adecuados para la realización de estos procedimientos.

Permiso especial para las operaciones

Todo Estado contratante que, por razones de seguridad de vuelo, requiera un permiso especial por lo que respecta a los vuelos, no exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo cuando se solicite ese permiso.

Establecer procedimientos mediante los cuales se dé curso rápido a las solicitudes de los permisos, así como, otorgar dicho permiso por un período de tiempo determinado o respecto a cierto número de vuelos, siempre que sea posible.

Las solicitudes no deberían tener más datos que los siguientes:

a) nombre del explotador;

b) tipo y marcas de matrícula de la aeronave;

c) fecha y hora de llegada al aeropuerto en cuestión, y fecha y hora de salida del mismo;

d) punto o puntos de embarque o desembarque en el extranjero, según sea el caso de pasajeros y carga;

e) objeto del vuelo y número de pasajeros; naturaleza y cantidad de la carga; y

f) nombre, dirección y comercio a que se dedica el fletador, si se dedica a alguno.

Entrada y salida de personas y de su equipaje

Los Estados contratantes no exigirán visados de salida a sus propios nacionales que deseen viajar por el extranjero, ni a los visitantes al final de su estancia.

Así mismo trataran de reducir los documentos exigidos a los pasajeros que salgan de su territorio, pidiéndoles únicamente su pasaporte válido o algún otro documento de identidad aceptable.

Entrada y salida de carga y de otros artículos

Los Estados contratantes permitirán que la carga, incluso el equipaje no acompañado, que haya de exportarse por vía aérea se presente para fines de despacho, en cualquier oficina habilitada de aduanas y se adoptarán las medidas necesarias para reducir al mínimo posible el tiempo de permanencia de la carga aérea en las terminales de mercancías de los aeropuertos.

Trafico que atraviesa el territorio de un estado contratante

Todo Estado contratante dispondrá, mediante zonas de tránsito directo, arreglos de tránsito directo, o de otra manera, que las tripulaciones, los pasajeros, el equipaje, la carga, los suministros y el correo continúen su viaje en el mismo vuelo directo, puedan permanecer temporalmente en su territorio sin que se sometan a ninguna inspección, salvo por razones de seguridad de la aviación, control de estupefacientes, o en circunstancias especiales.

Aeropuertos internacionales, instalaciones y servicios para el tráfico.

Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para conseguir la cooperación de los explotadores y administraciones aeroportuarias con el fin de garantizar que las instalaciones y servicios en sus aeropuertos internacionales estén proyectadas de tal manera que proporcionen las mejores medidas posibles en cuanto al movimiento del tráfico.

Los Estados contratantes se asegurarán de que se preste atención especial a la necesidad de disponer en todo momento de instalaciones y servicios adecuados en los

aeropuertos internacionales y de que se adopten medidas apropiadas para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras.

Cuando se ofrezcan a la venta artículos libres de derechos u otros artículos en los edificios terminales, tanto a los pasajeros que salen como a los que llegan, deberían tomarse disposiciones para situar las tiendas en lugar conveniente que aseguren el acceso fácil de un gran número de pasajeros, servicio eficiente y espacio suficiente para el público, a fin de evitar la congestión e interferencia con las corrientes principales de pasajeros que salen y que llegan.

Los Estados contratantes se asegurarán de que las autoridades competentes interesadas faciliten suficientes servicios para atender las necesidades efectivas y, por consiguiente, el movimiento del tráfico durante las horas hábiles establecidas por dichas autoridades.

Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro

Con sujeción a las condiciones impuestas por el Anexo 12 de la OACI (Búsqueda y salvamento) y por el Anexo 13 de la OACI (Investigación de accidentes e incidentes de aviación), los Estados contratantes harán arreglos para asegurar la entrada temporal y sin demora en su territorio, del personal calificado que sea necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro en relación con una aeronave extraviada o averiada.

Todo Estado contratante facilitará la entrada temporal dentro de su territorio así como la salida, de todas las aeronaves, herramientas, piezas de repuesto y equipo necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves averiadas de otro Estado.

Establecimiento de programas nacionales de facilitación

Todo Estado contratante establecerá un programa nacional de facilitación del transporte aéreo, basándose en los requisitos, en materia de facilitación, estipulados en el Convenio y en el Anexo 9 mismo.

Donde el objetivo de su programa nacional de facilitación del transporte aéreo sea la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves,

tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios.

Con la finalidad de que se cumpla esto en cada Estado contratante se establecerá un comité nacional de facilitación del transporte aéreo y los comités de facilitación de aeropuerto necesarios, u órganos de coordinación similares, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves.

Plan modelo para un programa nacional de facilitación del transporte aéreo

Se establecen comités nacionales de facilitación del transporte aéreo, y comités de facilitación de aeropuerto, según resulte necesario.

Encargar a los comités de facilitación las tareas de:

- a) examinar periódicamente el nivel de la facilitación en los aeropuertos internacionales
- b) llegar a un acuerdo sobre las soluciones a los problemas relacionados con la facilitación
- c) concertar acuerdos para poner en práctica estas soluciones.

Encargar a los comités de facilitación la tarea de examinar las disposiciones del Anexo 9, así como sus propios métodos y procedimientos nacionales para establecerlos, en los casos en que se registren discrepancias.

Garantizar que los comités de facilitación se reúnan en forma periódica para controlar y evaluar el ejercicio de sus funciones.

Directrices para el establecimiento y funcionamiento de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y de los comités de facilitación de aeropuerto

Atribuciones

Cuando se cree un comité nacional de facilitación del transporte aéreo (o algún órgano coordinador similar), sus atribuciones deberían ser, en términos generales, las siguientes:

- a) aplicar el programa nacional de facilitación
- b) examinar cuestiones de criterios con relación a las formalidades de despacho aplicadas a los servicios internacionales de transporte aéreo
- c) examinar las recomendaciones formuladas por los comités de facilitación de aeropuerto establecidos en los aeropuertos internacionales y, a su vez, señalar cuestiones a la atención de los comités de facilitación de aeropuerto
- d) formular recomendaciones a los departamentos, autoridades competentes y otras entidades relacionadas con el programa nacional de facilitación
- e) mantener informados a los departamentos, autoridades competentes y otras entidades interesadas acerca de los acontecimientos importantes registrados en el ámbito de la aviación civil internacional, en la medida en que éstos afecten a las operaciones de entrada y salida del Estado contratante.

Composición

Los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo deberían estar integrados por altos funcionarios en representación de los principales intereses que atañen a la facilitación:

Autoridades de aviación civil, autoridades aeroportuarias, agencias gubernamentales a cargo de trámites y despachos (inmigración, aduanas, consulares, pasaportes y visados, salud pública, agricultura, seguridad y control de estupefacientes); otros organismos gubernamentales a los que conciernen las cuestiones de facilitación (por ejemplo, servicios de correos, y departamentos de turismo y comercio), y explotadores, comprendidos los expedidores y los transportistas de envíos por expreso.

4.3 Análisis la legislación Nacional

El siguiente punto es realizar el análisis de la legislación nacional, el cual abarca toda la legislación que se ha llevado a cabo en México referente al tema de facilitación citando los elementos más sobresalientes que se deberían mantener y los puntos que se deberían modificar.

4.3.1 Puntos que se deben mantener en la nueva legislación.

De la Ley de Vías Generales de Comunicación

Acuerdo que crea la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, la cual se encargaría de realizar los estudios necesarios y tomar las medidas pertinentes, a fin de poner en práctica las disposiciones contenidas en el Anexo 9 de la OACI. Así como de mejorar y unificar las disposiciones legales aplicables al tráfico aéreo internacional.

Objetivo general “Realizar los estudios y tomar las medidas pertinentes para poner en práctica las disposiciones del Anexo 9 al Convenio de Chicago, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida de aeronaves del país”,

Con el objeto de mejorar a los servicios que se presta en los aeropuertos, se crean en cada uno de ellos Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria, los cuales tendrán por objeto estudiar las operaciones aeroportuarias para el efecto de facilitarlas y hacerlas más expeditas, así como de uniformar las prestaciones de los servicios en tierra que estén a cargo de las compañías de aviación.

4.3.2 Puntos que se deben modificar para la nueva legislación.

Considerando lo publicado en la Ley de Vías Generales de Comunicación los integrantes de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional deberían ser:

- Ⓢ Representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil
- Ⓢ Representante de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- Ⓢ Representante de la Secretaría de Gobernación
- Ⓢ Representante de la Secretaría de Salud
- Ⓢ Representante de la Secretaría de Agricultura y Ganadería
- Ⓢ Representante de la Secretaría de Turismo
- Ⓢ Representante de cada Grupo Aeroportuario
- Ⓢ Representante de la cámara nacional de aerotransporte

4.4 Comparativo de la Legislación Nacional y las SARPS del Anexo 9 de la OACI

Una vez analizadas las Normas y Métodos Recomendados de la OACI y la legislación en México se procede a realizar una comparación de ambas normatividades para determinar los puntos que cubre y los puntos que falta cumplir por parte de México, como se muestra en el Cuadro 1.

Normatividad OACI (Anexo 9)	Legislación Mexicana (Ley de Vías Generales de Comunicación)	Legislación Mexicana Actual (Ley y Reglamento de Aeropuertos)
Las autoridades no exigirán para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en el anexo 9	Decreto por el cual se adopta el uso del certificado de miembro de la tripulación, contenido en el apéndice 7 del anexo 9 de la OACI.	Nada
Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para conseguir la cooperación de los explotadores y administraciones aeroportuarias, con el fin de garantizar que las instalaciones y servicios en sus aeropuertos internacionales estén proyectados de tal manera que proporcionen las mejores medidas posibles en cuanto al movimiento del tráfico	Se crean en cada uno de los Aeropuertos, Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria que tendrán por objeto estudiar las operaciones aeroportuarias para el efecto de facilitarlas y hacerlas mas expeditas	Nada
Los Estados contratantes se asegurarán de que se preste atención especial a la necesidad de disponer en todo momento de instalaciones y servicios adecuados en los aeropuertos internacionales y de que se adopten medidas apropiadas para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras.	Los Comités Locales de Facilitación Aeroportuaria tendrán por objeto uniformar las prestaciones de los servicios en tierra que estén a cargo de las compañías de aviación.	El concesionario o permisionario de aeródromo, será responsable de que el aeródromo cuente con los servicios aeroportuarios y complementarios requeridos de acuerdo con su clasificación y categoría.
Todo Estado contratante establecerá un comité nacional de facilitación del transporte aéreo para coordinar las actividades en materia de facilitación	Acuerdo que crea la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, la cual se encargaría de realizar los estudios necesarios y tomar las medidas pertinentes, a fin de poner en práctica las disposiciones contenidas en el	Nada

	Anexo 9 de la OACI.	
<p>Todo Estado contratante establecerá un programa nacional de facilitación del transporte aéreo, con el objetivo de adoptar todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios.</p>	<p>La Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional tendrá por objetivo general “Realizar los estudios y tomar las medidas pertinentes para poner en practica las disposiciones del Anexo 9 al Convenio de Chicago, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida de aeronaves del país”,</p>	<p>Nada</p>

Cuadro 1. Este comparativo proporciona las bases y los puntos que debe de incluir la legislación nacional, los cuales serán tomados en cuenta para el producto de esta investigación

4.5 Legislación de otros países.

Al realizar la recopilación de la legislación extranjera se obtuvieron los siguientes documentos relacionados al tema de facilitación:

- Ⓢ Ley de Aviación Civil de Ecuador
- Ⓢ Ley de Aeronáutica Civil del Perú (Ley No 27261)
- Ⓢ Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú (N°27261)
- Ⓢ Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela
- Ⓢ Norma Aeronáutica AAC/DTTA/001-05 de Panamá
- Ⓢ Orden Presidencial Española 248/2003

Ley de Aviación Civil de Ecuador

Después de realizar una codificación, la cual fue elaborada por la Comisión de Legislación y Codificación, y de acuerdo con lo dispuesto en el número 2 del Art.139 de la Constitución Política de la República de Ecuador; se establecieron los siguientes artículos referentes a facilitación:

El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional estará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Director General de Aviación Civil, quien lo presidirá
- b) El Director de Asuntos Consulares y de Extranjería del Ministerio de Relaciones Exteriores
- c) Un Representante del Ministerio de Agricultura y Ganadería
- d) El Director de Migración
- e) Un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, que deberá pertenecer al sector aduanero
- f) El Director General de Salud
- g) El Director Nacional de Turismo

- h) Un representante de las compañías nacionales de aviación de servicio internacional
- i) Un representante de las compañías extranjeras de aviación que operan regularmente en el país.

Los representantes tendrán su respectivo suplente.

El Secretario General del Comité será designado por el Director General.

Corresponde al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional recabar la expedición o modificación de normas legales o reglamentarias que se relacionen con el desenvolvimiento de la actividad aérea nacional o internacional y que regulen aspectos relativos a migración, extranjería, sanidad, aduana, salud pecuaria, turismo y otros análogos; y, el cumplimiento de los convenios internacionales sobre la materia.

Ley de Aeronáutica Civil del Perú (Ley No 27261)

La Ley de Aeronáutica Civil del Perú (Ley No 27261) fue promulgada el 9 de mayo del año 2000 y publicada un día después, esta ley establece los siguientes artículos, sobre facilitación, aplicables a la aviación de la república del Perú.

De la documentación de la aeronave

Si la aeronave transporta pasajeros o carga, el transportista debe contar con la relación de nombres de los pasajeros y sus lugares de embarque y destino y los documentos que correspondan a la carga transportada.

Constitúyase el Comité Nacional de Facilitación, encargado de los procedimientos y coordinaciones que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, en aplicación de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

La reglamentación establecerá la composición, funciones y atribuciones del Comité Nacional de Facilitación.

Reglamento de la Ley de Aeronáutica Civil del Perú N°27261

El Comité Nacional de Facilitación promueve el establecimiento, aplicación, modificación o supresión de normas, procedimientos, instalaciones y servicios que afecten la entrada y salida del país de aeronaves y de las personas y mercancías transportadas por las mismas, a fin de simplificar los requisitos, acelerar los trámites y adecuar los medios utilizados, de conformidad con la Ley, su reglamentación, el Anexo Técnico "Facilitación del presente Reglamento y las demás disposiciones que emita la DGAC.

El Comité Nacional de Facilitación está integrado, entre otros, por los siguientes miembros:

- El Director General de Aeronáutica Civil, quien lo presidirá.
- El Director de Asuntos Aéreos y del Espacio del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- El Director General de Migraciones y Naturalización.
- El Superintendente Nacional de Aduanas.
- El Gerente General de CORPAC S.A.
- El Director Nacional del SENASA.
- El Director Nacional de Turismo del MITINCI.
- Un representante del Ministerio de Salud.
- El Presidente de CANATUR.
- El Gerente General de OSITRAN.
- Un representante de la Policía Nacional del Perú.
- Un representante de los explotadores privados de aeropuertos nacionales.
- Un representante de las empresas de transporte aéreo nacional.

- Un representante de las empresas de transporte aéreo internacional.

Cada organismo y entidad integrante del Comité Nacional de Facilitación designa por lo menos un representante alterno, el que debe estar debidamente acreditado e investido de los poderes de representación y decisión necesarios para resolver los asuntos de competencia del Comité.

Los miembros del Comité Nacional de Facilitación deben asistir a las reuniones del mismo, participar en sus deliberaciones, realizar los trabajos que les sean encomendados y cumplir con los encargos que les sean asignados, informando al Comité del resultado de sus gestiones.

Son funciones y atribuciones del Comité Nacional de Facilitación:

a) Disponer y evaluar el cumplimiento de las normas y procedimientos sobre Facilitación por parte de los explotadores de aeropuertos a nivel nacional.

b) Aprobar el Programa Nacional de Facilitación.

c) Proponer las modificaciones necesarias para agilizar y simplificar las normas y procedimientos sobre Facilitación.

d) Solicitar informes, efectuar observaciones y recomendaciones a los explotadores de aeropuertos y a los explotadores aéreos en asuntos de su competencia.

e) Formular su Reglamento de Organización y Funciones, el mismo que será aprobado por Resolución Suprema del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

El Comité Nacional de Facilitación está facultado para dirigirse directamente a cualquier entidad u organismo público o privado del país o del extranjero, para los fines del cumplimiento de sus funciones y del ejercicio de sus atribuciones.

El Comité Nacional de Facilitación se reúne a convocatoria de su Presidente por lo menos cada dos meses. Está facultado para constituir grupos o subcomités de trabajo integrados por todos sus miembros o parte de ellos y representantes de otros organismos o entidades públicas o privadas, en los casos que resulten necesarios.

En cada aeropuerto internacional se constituye un Comité de Facilitación de Aeropuerto que será presidido por el Jefe de Aeropuerto o quien haga sus veces, en el caso de aeropuertos concesionados.

Los Comités de Facilitación de Aeropuertos dependen funcionalmente del Comité Nacional de Facilitación y están integrados, entre otros, por los responsables de los controles de aduana, migración, policía, salud, agricultura, por un representante de las empresas aéreas nacionales y por un representante de las empresas aéreas extranjeras, que operen en el aeropuerto.

En los aeropuertos nacionales pueden constituirse Comités de Facilitación presididos por el Jefe de Aeropuerto o quien haga sus veces en el caso de aeropuertos concesionados, e integrados por representantes de las líneas aéreas, que opera en el mismo y de representantes de los organismos públicos y entidades privadas vinculadas a la actividad turística y de comercio.

Los Comités de Facilitación de Aeropuertos formularán su reglamento de organización y funciones en el plazo máximo de treinta (30) días de constituidos, el mismo que es sometido a la aprobación del Comité Nacional de Facilitación.

Ley de Aeronáutica Civil de Venezuela

Esta ley fue publicada en la gaceta oficial de la república bolivariana de Venezuela con el numero 38.226 y fecha del 12-06-2005; regula el conjunto de actividades relativas al transporte aéreo, la navegación aérea y otras vinculadas con el empleo de aeronaves civiles donde ejerza su jurisdicción la república bolivariana de Venezuela.

El comité nacional de facilitación, adscrito a la autoridad aeronáutica, es el encargado de coordinar los diferentes entes y órganos participantes del sector y velara por el cumplimiento de la normativa técnica que regula la agilización de los procedimientos de entrada y salida en el territorio nacional de aeronaves, pasajeros, carga y correo, con base a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptados y regulados por la autoridad aeronáutica.

Norma Aeronáutica AAC/DTTA/001-05 de Panamá

Norma con fecha del 31-10-2005 y registro No 388/DG/DTTA/AAC, en la cual establece el Programa Nacional de Facilitación y el Comité Nacional de Facilitación, con la finalidad de dar cumplimiento a sus compromisos adquiridos en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, específicamente los contenidos en el Artículo 37 referente a la adopción de normas y métodos recomendados y el Capítulo IV, referente a las medidas para facilitar la navegación aérea.

La finalidad del Programa Nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de Chicago referente a que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y de sus pasajeros, tripulación y carga y en especial lo contenido en los Artículos 22, 23 y 24 de dicho Convenio y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los artículos 10, 13, 14, 29 y 35 del Convenio de Chicago.

El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo estará dirigido a:

Establecer aeropuertos internacionales y abrir nuevos en la medida necesaria, elaborar procedimientos de modo que los explotadores de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos internacionales.

Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los reglamentos nacionales que pongan en práctica las Leyes del Estado relativas a aduanas, migración y cuarentena en el entorno del transporte aéreo.

Establecer y enmendar, según corresponda, los procedimientos de aduanas y migración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para asegurar que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9.

Participar en la elaboración del Reglamento de Facilitación basándose en el Anexo 9 de la OACI, examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de asegurar que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9 de la OACI y que todos los organismos

pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre las prácticas nacionales y las normas pertinentes.

La Autoridad Aeronáutica Civil es la responsable del Programa Nacional FAL. Sin embargo, el éxito del programa depende de la participación activa de otros Ministerios u organismos tales como: Ministerio de Gobierno y Justicia, Aduanas, Migración, Ministerio de Relaciones Exteriores, Autoridades emisoras de pasaportes/visados, Ministerio de Desarrollo Agropecuario, Autoridad Nacional del Medio Ambiente y el Ministerio de Salud.

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

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

El medio para llevar a cabo el Programa Nacional Facilitación del Transporte Aéreo es el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, que está compuesto por los jefes de los organismos gubernamentales que participan y los jefes de las organizaciones nacionales que representan a las líneas aéreas y las autoridades de aeropuertos. El presidente es el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá.

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

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

Establecimiento del Comité Nacional de Facilitación del Transporte aéreo.

El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, estará integrado por altos funcionarios en representación de los principales intereses que atañen a la facilitación, incluso los siguientes en la medida necesaria:

- a. La Autoridad Aeronáutica Civil
- b. Autoridades Aeroportuarias
- c. Dirección de Migración
- d. Dirección de Aduanas
- e. Ministerio de Relaciones Exteriores
- f. Ministerio de Gobierno y Justicia
- g. Dirección de Pasaportes
- h. Ministerio de Salud
- i. Ministerio de Desarrollo Agropecuario
- j. Policía Técnica Judicial
- k. Policía Nacional
- l. Instituto Panameño de Turismo
- m. Ministerio de Comercio e Industria
- n. Dirección de Correos y Telégrafos
- o. Asociación de Líneas Aéreas

El presidente es el Director General de la Autoridad Aeronáutica Civil de Panamá.

El Secretario será nombrado de entre sus miembros en la primera reunión que se lleve a cabo y por un período de un año.

Las funciones de Comité Nacional de Facilitación en Panamá son:

- a. El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo deberá reunirse por lo menos dos veces al año. Es conveniente alternar el lugar de celebración de las reuniones entre los locales de los distintos organismos gubernamentales que lo conforman.
- b. Organizar para los miembros integrantes del comité, giras periódicas de inspección de los aeropuertos internacionales situados dentro del territorio nacional y en el extranjero.
- c. Alentar a los representantes de las juntas de agentes de las líneas aéreas a asistir a las reuniones y presentar un enfoque coordinado para hacer frente a los actuales problemas de facilitación, junto con las soluciones propuestas.
- d. El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo examinará, siempre que sea apropiado, la posibilidad de crear subcomités para estudiar determinados problemas de facilitación (Ej. carga o equipaje).

Dichos subcomités deberán estar constituidos mediante una representación equilibrada similar a la del comité nacional de facilitación.

e. Siempre que sea posible, con motivo de las visitas que expertos en materia de facilitación de la Secretaría de la OACI efectúen al Estado, deberá disponerse lo necesario para que dichos expertos participen en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

f. El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo informará a la OACI, a través de la Autoridad Aeronáutica Civil, acerca de la labor realizada por sus comités de facilitación, de manera que la información pueda distribuirse a los demás Estados.

Orden Presidencial Española 248/2003

Por Decreto presidencial, el 5 de febrero de 1954 se constituyó el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, adscrito al desaparecido Ministerio del Aire.

Los cambios experimentados desde entonces en la organización administrativa, así como aquellos introducidos en las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para facilitar la navegación aérea, han aconsejado la

supresión de este órgano colegiado al objeto de crear y regular un nuevo Comité que se ajustase, tanto en su composición como en su funcionamiento interno, a las exigencias derivadas de la realidad administrativa actual, y a los apéndices 11 (Plan modelo para un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo) y 12 (directrices para el establecimiento y funcionamiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo y de los Comités de Facilitación de Aeropuerto) del anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La supresión del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo se ha efectuado por el Real Decreto 328/2002, de 5 de abril, cuya disposición final única establece que tal supresión no producirá efectos hasta el momento en que entre en vigor la Orden de creación del nuevo órgano colegiado, con lo cual se ha evitado la interrupción temporal de los trabajos del Comité y, al mismo tiempo, ha permitido que éste continuase su labor de representación de los intereses españoles a nivel internacional en materia de facilitación del transporte aéreo.

En su virtud, a propuesta del Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía, de las Ministras de Asuntos Exteriores y de Sanidad y Consumo y de los Ministros de Hacienda, del Interior, de Fomento, de Trabajo y Asuntos Sociales, y de Agricultura, Pesca y Alimentación, y, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, se dispone:

Esta Orden tiene por objeto crear y determinar la composición, adscripción, funciones y régimen de funcionamiento del Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo.

Se crea el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, que será el órgano de la Administración General del Estado encargado de coordinar las actividades en materia de facilitación del transporte aéreo entre los diferentes Ministerios y organismos públicos o privados, aeropuertos y operadores de aeronaves, examinando periódicamente los niveles de facilitación, acordando las soluciones pertinentes y adoptando los procedimientos necesarios para la aplicación en España de las normas y recomendaciones contenidas en el citado anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo quedará adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Aviación Civil.

1. El Comité Español estará compuesto por:

a) Presidente: el Director general de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

b) Vicepresidente: el Subdirector general de Explotación del Transporte Aéreo, que en caso de vacante, ausencia, enfermedad o cualquier otra causa legal, sustituirá al Presidente.

c) Vocales:

Un representante del Ministerio de Asuntos Exteriores.

Un representante del Ministerio de Hacienda.

Un representante del Ministerio del Interior.

Un representante del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Un representante del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Un representante del Ministerio de Sanidad y Consumo.

Un representante del Ministerio de Economía.

Un representante de la Entidad Pública Empresarial

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Un representante de la «Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, Sociedad Anónima».

Un representante del Comité de Seguridad Aeroportuaria, nombrado por el Director general de Aviación Civil.

2. Los vocales se designarán entre el personal directivo con responsabilidades en las materias que afecten a la facilitación del transporte aéreo que dichos Ministerios y

entidades representadas propongan a la Dirección General de Aviación Civil. Los Ministerios y las entidades podrán proponer la designación de un titular y un suplente, que asistirá a las reuniones del Comité en caso de ausencia, vacante o enfermedad del primero.

3. Asimismo, el Director general de Aviación Civil designará a un funcionario destinado en un puesto de trabajo adscrito al órgano directivo del que es titular y con nivel mínimo de Jefe de Servicio, para actuar como Secretario del Comité.

Funciones.

El Comité Español, en su condición de órgano encargado de la coordinación de la aplicación de las medidas que se adopten para facilitar el despacho de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, equipajes, correo y suministros, ejercerá las siguientes funciones:

1. Examinar las disposiciones del anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional e informar sobre su grado de incorporación al ordenamiento jurídico español, efectuando e informando las correspondientes propuestas normativas y organizativas dirigidas a facilitar el despacho de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, equipajes, correo y suministros. Tales propuestas podrán integrarse en un Programa Español de Facilitación del Transporte Aéreo.

2. Proponer criterios en relación con las formalidades de despacho aplicadas a los servicios internacionales de transporte aéreo.

3. Informar las recomendaciones que le sometan sus Subcomités y, a su vez, señalar cuestiones a tratar por estos Subcomités.

4. Formular recomendaciones a los órganos administrativos y autoridades competentes en las materias relacionadas con la facilitación del transporte aéreo, así como a otras entidades interesadas.

5. Mantener informados a los órganos administrativos y autoridades competentes, y otras entidades interesadas, acerca de los acontecimientos importantes registrados en el

ámbito de la aviación civil internacional, en la medida que éstos afecten a las operaciones de entrada y salida del territorio nacional.

6. Informar a la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) y a la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) sobre la labor realizada en materia de facilitación del transporte aéreo, así como realizar un examen sistemático de las diferencias de la normativa española con respecto al anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para que puedan ser notificadas a la OACI convenientemente.

7. Participar, a través de los representantes designados por el propio Comité, en los foros internacionales que tratan de la facilitación del transporte aéreo internacional.

El funcionamiento del Comité Español esta regido por los siguientes puntos.

1. El Comité Español se reunirá como mínimo cada semestre y con carácter extraordinario siempre que el Presidente lo considere oportuno. Para la válida constitución del Comité será necesaria la presencia del Presidente y del Secretario o, en su caso, de quienes les sustituyan, y la mitad, al menos, de sus miembros.

2. Podrán crearse tantos Subcomités como se consideren necesarios para estudiar, bien materias específicas, bien cuestiones determinadas que afecten a todos o algunos de los aeropuertos. La composición de estos Subcomités se determinará por el Comité Español atendiendo a las cuestiones a tratar.

3. El Presidente del Comité Español podrá invitar a participar en las reuniones a representantes de los Subcomités que se hubiesen constituido.

4. Así mismo, el Presidente del Comité Español podrá requerir, en relación con un asunto determinado, el asesoramiento técnico y la colaboración de otros centros y organismos administrativos competentes en la materia de que se trate, de las compañías aéreas y de entidades, asociaciones o agrupaciones privadas cuyos intereses pudieran verse afectados, especialmente si están relacionados con personas con impedimentos físicos, psíquicos y sensoriales. También podrá invitar a las sesiones a toda persona cuya opinión considere de utilidad para los asuntos a tratar.

Disposición adicional única. No incremento de gasto público.

La aprobación de esta Orden no supondrá incremento del gasto público. El funcionamiento del Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo se atenderá con los medios personales y materiales actuales de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

4.6 Experiencias en otros países

Algunas de las recomendaciones que emiten unos países, es debido al aprovechamiento y beneficios que genera el tener una facilitación adecuada para los servicios de un aeropuerto, tal es el caso de Perú, que hace hincapié en los siguientes puntos mencionados, para así tener una facilitación óptima:

Fomentar la implementación de los Estándares y Prácticas Recomendadas del Anexo 9

Desarrollar estrategias modernas e innovadoras para tratar temas que atentan contra la Facilitación.

Se busca que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

Se recomienda la creación de un grupo de Expertos que trabaje en la Estandarización de los Procedimientos Coordinados FAL/AVSEC.

En panamá se recomienda:

Prestar apoyo a los organismos encargados del control de fronteras interesados para establecer y mantener sistemas de inspección eficaces en los aeropuertos y apoyar las actividades destinadas a simplificar sus respectivos procedimientos.

Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando; establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria, las políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea, por ejemplo, la desinsectación de aeronaves, la desinfección y programas públicos relacionados con la sanidad y las cuarentenas.

Aplicar el programa nacional de facilitación.

Examinar cuestiones de criterios con relación a las formalidades de despacho aplicadas a los servicios internacionales de transporte aéreo.

Examinar las recomendaciones formuladas por los comités de facilitación de aeropuerto establecidos en los aeropuertos internacionales y a su vez, señalar cuestiones a la atención de los comités de facilitación de aeropuerto.

Formular recomendaciones a los departamentos, autoridades competentes y otras entidades relacionadas con el programa nacional de facilitación.

Mantener informados a los departamentos, autoridades competentes y otras entidades interesadas acerca de los acontecimientos importantes registrados en el ámbito de la aviación civil internacional, en la medida en que estos afecten a las operaciones de entrada y salida del Estado

Todas las legislaciones extranjeras que se obtuvieron asumen las recomendaciones que plantea la OACI con la creación de un Comité Nacional de Facilitación y Comités Locales de Facilitación los cuales tendrán como objetivo implementar el Programa Nacional de Facilitación como se muestra en el Cuadro 2.

País	Comité Nacional de Facilitación	Comités Locales de Facilitación	Finalidad del Comité
Ecuador	Si menciona la creación de un Comité Nacional de Facilitación	No menciona la creación de los Comités Locales	Recopilación, expedición o modificación de normas legales o reglamentarias que se relacionen con el desenvolvimiento de la actividad aérea.
Perú	Si menciona la creación de un Comité Nacional de Facilitación	Si menciona la creación de Comités de Facilitación de Aeropuertos	Promover el establecimiento, aplicación, modificación o supresión de normas, procedimientos, instalaciones y servicios que afecten a la facilitación.
Venezuela	Si menciona la creación de un Comité Nacional de Facilitación	No menciona la creación de los Comités Locales	Coordinar los diferentes entes y órganos participantes del sector y velar por el cumplimiento de la normativa técnica que regula la agilización de los procedimientos
Panamá	Si menciona la creación de un Comité Nacional de Facilitación	No menciona la creación de los Comités Locales	Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de asegurar que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9 de la OACI
España	Si menciona la creación de un Comité Nacional de Facilitación	No menciona la creación de los Comités Locales	Coordinar las actividades en materia de facilitación del transporte aéreo entre los diferentes Ministerios y organismos públicos o privados, aeropuertos y operadores de aeronaves

Cuadro 2. Los puntos en que coinciden todas estas legislaciones es en la creación del Comité Nacional de Facilitación de cada país, con la finalidad de establecer el Programa Nacional de Facilitación

4.7 Comparativo de la Legislación Extranjera y Nacional

En el cuadro 3, de la misma manera que se comparó las Normas y Métodos recomendados por la OACI con la Legislación Nacional anteriormente, ahora se realiza la comparación de las legislaciones de otros países y la legislación nacional con la finalidad de incluir los puntos más importantes de esta comparación en el texto a realizar.

Puntos a destacar de la Legislación extranjera	Puntos a destacar de la legislación nacional	Puntos que se deberían incluir en la propuesta de actualización de la Ley de Aeropuertos en México.
Establecer un Comité Nacional de Facilitación, con la finalidad de dar cumplimiento a sus compromisos adquiridos en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Ecuador, Perú, Venezuela, Panamá, España)	Se crea la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, el 17 de marzo de 1952 por la presidencia de la república (Ley de Vías Generales de Comunicación)	Creación de un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, con la finalidad de dar cumplimiento a sus compromisos adquiridos en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional
En cada aeropuerto internacional se constituye un Comité de Facilitación de Aeropuerto (Perú)	Creación en cada uno de los aeropuertos, un Comité Local de Facilitación Aeroportuaria (Ley de Vías Generales de Comunicación)	Creación en cada uno de los aeropuertos, un Comité Local de Facilitación Aeroportuaria, los cuales tendrán por objeto estudiar las operaciones aeroportuarias para el efecto de facilitarlas y hacerlas mas expeditas.
Objetivo del Comité: Expedición, modificación o supresión de normas, leyes, reglamentos, procedimientos, instalaciones y servicios que afecten la entrada y salida del país de aeronaves.	Objetivo de la Comisión: Realizar los estudios y tomar las medidas pertinentes para poner en práctica las disposiciones del Anexo 9, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida de aeronaves del país.	Objetivo del Comité: Expedición, modificación o supresión de normas, leyes, reglamentos, procedimientos, instalaciones y servicios que afecten la entrada y salida del país de aeronaves, resolviendo los problemas relacionados con la entrada y salida de aeronaves del país.
Autoridades integrantes de la comisión: Aeronáutica Civil Autoridades Aeroportuarias Migración Aduanas Relaciones Exteriores Gobierno y Justicia Dirección de Pasaportes Salud Desarrollo Agropecuario Policía Técnica Judicial Policía Nacional	Integrantes de la comisión: El Director General de Aeronáutica Civil El Director de Aduanas de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público. El Director de la Secretaria de Gobernación El Director de Inspección Sanitaria de la Secretaria de Salud El Director de la Secretaria de Agricultura y Ganadería El Director del Departamento de Turismo El Director General de Aeropuertos y Servicios Auxiliares ASA	Integrantes de la comisión: Representante de la Dirección General de Aeronáutica Civil Representante de la Secretaria de Hacienda y Crédito Público Representante de la Secretaria de Gobernación Representante de la Secretaria de Salud Representante de la Secretaria de Agricultura y Ganadería Representante de la Secretaria de Turismo Representante de cada Grupo Aeroportuario

Cuadro 3. Comparación de los puntos más sobresalientes de las legislaciones de otros países así como de los puntos que deberían mantenerse de la legislación mexicana

4.8 Redacción del texto

Una vez analizados los documentos recopilados, así como extraídos los puntos mas sobresalientes se propone el texto que se planea incluir en la ley de aeropuertos.

Dicho texto toma como referencia la estructura de la legislación de Perú, donde se plantea en la Ley de Aviación Civil la creación del Comité de Facilitación, haciendo referencia que en el reglamento de esta ley se encuentran especificados los integrantes así como las funciones a desarrollar por parte de este comité.

La relación de las secretarías integrantes del Comité Nacional de Facilitación Aeroportuaria con el tema de facilitación y la cual es la razón de estar en este comité, es:

- Ⓢ Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), como autoridad máxima aeronáutica nacional es responsable de mantener este transporte en condiciones aceptables en todos los sentidos
- Ⓢ Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación(SAGARPA), es la responsable de administrar el transporte por vía aérea de alimentos, y sus representantes deben estar familiarizados con este comité para no demorar el proceso de traslado
- Ⓢ Secretaría de la Función Pública (SFP), esta secretaria tiene la facultad de supervisar y auditar a los funcionarios de las demás secretarías de esta comité para cerciorarse que se este llevando acabo de forma correcta las disposiciones tomadas en el comité
- Ⓢ Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP), los funcionarios de esta secretaria tiene que tener en cuenta y darles solución a los problemas que se pudieran presentar en sus dependencias de aduaneras en los aeropuertos
- Ⓢ Secretaría de Gobernación (SEGOB), encargado del sector de migración debe de llevar acabo medidas para acelerar la entrada y salida de pasajeros y tripulación
- Ⓢ Secretaría de Seguridad Pública (SSP)
- Ⓢ Procuraduría General de la República (PGR)
- Ⓢ Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA) y

- Ⓢ Secretaría de Marina - Armada de México (SEMAR), estas secretarias debe de tener conocimiento que las medidas que se tomen en el comité no afecten la seguridad de los aeropuertos
- Ⓢ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), el representante de esta secretaria debe considerar que las medidas que se tomen para acelerar o evitar la demora del transporte aéreo no afecte las condiciones ambientales de la zona en que se encuentre el aeropuerto
- Ⓢ Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE), esta secretaria facilita la entrada y salida de personas mexicanas y extranjeras del país proporcionando información y servicios sobre temas de política exterior y la agenda internacional.
- Ⓢ Secretaría de Salud (Salud), es la encargada de mantener un control de enfermedades provenientes de otros países por lo cual debe de asegurar que las medidas que se tomen en el comité n afecten las medidas de seguridad de esta secretaria
- Ⓢ Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), verificar que las decisiones tomadas por el comité ni afecten las medidas de seguridad e higiene industriales para la protección de los trabajadores, y vigilar su cumplimiento
- Ⓢ Secretaría de Turismo (SECTUR), proporcionar a los pasajeros facilidades de información, orientación, asistencia y/o auxilio según las medidas tomadas por el comité
- Ⓢ Secretaria, órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea
- Ⓢ Un representante de la Cámara Nacional de Aerotransportes
- Ⓢ Un representante del Colegio de Pilotos Aviadores de México
- Ⓢ Un representante de los grupos aeroportuarios, quienes designarán a sus suplentes

Estas últimas para plantear y proponer soluciones a los problemas que se presentan dentro de estas organizaciones.

Los números correspondientes a los artículos y los títulos del siguiente texto dependen del lugar donde sea colocado dentro de la ley y el reglamento por lo cual se nombraron con la letra x.

Ley de Aeropuertos:

TITULO X

De la Facilitación

Artículo X.- A nivel nacional deberá existir un Comité Nacional de Facilitación Aeroportuaria integrado de conformidad con el reglamento respectivo, que será el encargado de emitir el Programa Nacional de Facilitación Aeroportuaria conforme a los lineamientos que señale la Secretaría.

En los aeropuertos deberán funcionar Comités Locales de Facilitación, presididos por un representante de la Secretaría, que emitirán los programas de facilitación correspondientes, previa opinión del Comité Nacional de Facilitación Aeroportuaria. Estos deberán autorizarse por la Secretaría para su entrada en vigor.

Artículo X₁.- La reglamentación establecerá la composición, funciones y atribuciones del Comité Nacional de Facilitación Aeroportuaria.

Reglamento de la Ley de Aeropuertos:

TITULO X

DE LA FACILITACION

Capítulo I

De las medidas de facilitación

Artículo X. El concesionario o permisionario de un aeródromo civil debe contar con medidas de facilitación en las que se establezcan la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios.

Las normas básicas de facilitación se elaborarán conforme a los lineamientos que señale el Programa Nacional de Facilitación Aeroportuaria.

En los aeropuertos corresponde al Comité Local de Facilitación Aeroportuaria establecer las medidas de facilitación y mantenerlas actualizadas, así como coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos en cada aeropuerto. En los aeródromos de servicio general, el permisionario será el responsable de establecerlas y mantenerlas actualizadas.

Artículo X₁. Tratándose de aeródromos de servicio al público, las medidas de facilitación deberán comprender lo siguiente:

I. Los dispositivos de protección y control de accesos a las zonas restringida y estéril, ayuden en la celeridad del proceso sin interferir en la seguridad.

II. Tránsito directo o, en su caso, el control de pasajeros en tránsito o en transferencia en las áreas destinadas para tal fin

III. Rápida aplicación del plan de contingencias y el plan de emergencia

IV. Los procedimientos de desinsectación y demás medidas preventivas no sean perjudiciales para la salud de los pasajeros y tripulantes, y les causen el mínimo de molestias

V. Garantizar que las instalaciones y servicios en los aeropuertos estén proyectados de tal manera que proporcionen las mejores medidas posibles en cuanto al movimiento del tráfico para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras

Artículo X₂. Los prestadores de servicios aeroportuarios, complementarios, comerciales, transportistas y operadores aéreos, y todos aquellos servidores públicos que, en el ejercicio de sus atribuciones y dentro del ámbito de su competencia realicen acciones y funciones en el aeródromo civil, serán responsables de observar las medidas de facilitación a que se refiere el presente capítulo.

Capítulo II

Del Comité Nacional de Facilitación Aeroportuaria

Artículo X₃. El Comité Nacional de Facilitación Aeroportuaria está integrado por los representantes de las siguientes Secretarías:

- Ⓢ Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), quien lo presidirá
- Ⓢ Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación(SAGARPA)
- Ⓢ Secretaría de la Función Pública (SFP)
- Ⓢ Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP)
- Ⓢ Secretaría de Gobernación (SEGOB)
- Ⓢ Secretaría de la Defensa Nacional (SEDENA)
- Ⓢ Secretaría de Marina - Armada de México (SEMAR)
- Ⓢ Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT)
- Ⓢ Secretaría de Relaciones Exteriores (SRE)
- Ⓢ Secretaría de Salud (Salud)
- Ⓢ Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS)
- Ⓢ Secretaría de Turismo (SECTUR)
- Ⓢ Secretaría de Seguridad Pública (SSP)
- Ⓢ Procuraduría General de la República (PGR)
- Ⓢ Secretaria, órgano u organismo prestador de los servicios a la navegación aérea
- Ⓢ Un representante de la Cámara Nacional de Aerotransportes
- Ⓢ Un representante del Colegio de Pilotos Aviadores de México
- Ⓢ Un representante de los grupos aeroportuarios, quienes designarán a sus suplentes

El Comité puede invitar a los representantes de otras dependencias y entidades de la administración pública federal, así como de la iniciativa privada que tengan relación con los asuntos a tratar.

Artículo X₄. Son atribuciones del Comité Nacional de Facilitación Aeroportuaria las siguientes:

I. Elaborar y aprobar el Programa Nacional de Facilitación Aeroportuaria que debe establecer las medidas y procedimientos de facilitación que serán instrumentadas, dentro de los aeródromos o en su jurisdicción, por las autoridades competentes en la esfera de sus atribuciones

II. Determinar los lineamientos y reglas de coordinación entre las diferentes autoridades adscritas al aeródromo en el desarrollo de sus funciones y, en su caso, con cualquier otra autoridad federal, estatal o municipal que se requiera

III. Señalar los lineamientos y reglas de coordinación entre las autoridades mencionadas en la fracción anterior, para la constitución y funcionamiento de los centros operativos de emergencia

IV. Determinar las acciones y aplicar medidas a seguir cuando se presente una contingencia o emergencia, conforme a las disposiciones aplicables;

V. Expedir su reglamento interno

VI. Emitir opiniones sobre los programas locales de facilitación de los aeropuertos

VII. Coordinar la instalación y operación de los comités locales de facilitación aeroportuaria.

Artículo X₅. El Programa Nacional de Facilitación Aeroportuaria debe señalar las medidas y procedimientos destinados a la celeridad del transporte aéreo, indicándose a las autoridades competentes encargadas de instrumentar éstos.

Tales medidas y procedimientos de facilitación no deben interferir en la protección de las personas, aeronaves, infraestructura, instalaciones y equipos relacionados con los aeródromos civiles.

Artículo X₆. En los aeropuertos nacionales el comité local de facilitación aeroportuario estará integrado por el comandante de aeródromo, quien lo preside, así como de un representante de las autoridades adscritas al mismo, el administrador aeroportuario, un representante del prestador de los servicios a la navegación aérea y un representante de

los transportistas y operadores aéreos. En cada caso deberá haber un representante titular y su suplente.

El comité podrá invitar a representantes de otras dependencias y entidades de la administración pública, así como de la iniciativa privada que tengan relación con los asuntos a tratar.

Capítulo III

De las sesiones

Artículo X₇. El comité celebrara sesiones ordinarias y extraordinarias

Artículo X₈. Las sesiones ordinarias se celebraran el 1º jueves de cada mes, sin perjuicio de que se aumente el número de las sesiones cuando así lo estime necesario el propio Comité.

Artículo X₉. Las sesiones extraordinarias se celebraran, a petición de cualquiera de los representantes oficiales, con anuencia al presidente del comité

Artículo X₁₀. En caso de que no pueda celebrarse alguna sesión por falta de quórum se convocara inmediatamente a otra de carácter extraordinario, cuando el volumen o importancia de los asuntos así lo ameriten.

Artículo X₁₁. Reunidos en jura los miembros del comité, el secretario pasara lista de asistencia para comprobar si hay quórum, en cuyo caso procederá a dar lectura a la orden del día, a fin que se discutan los términos de la misma.

Artículo X₁₂. El secretario deberá poner en conocimiento de los miembros del comité los asuntos que figuren en la orden del día propuesta, por lo menos, con cuarenta y ocho horas de anticipación a la sesión respectiva.

Capítulo IV

De las recomendaciones, acuerdos y resoluciones

Artículo X₁₃. Todas las recomendaciones, acuerdos y resoluciones del comité, se tomaran por mayoría de votos.

El presidente del comité tendrá voto de calidad en caso de empate.

Artículo X₁₄. Las determinaciones del comité se consignaran en el acta respectiva, la cual será firmada por el presidente y el secretario, una vez que haya sido aprobada en la sesión respectiva. El secretario entregara copia autorizada del acta a cada uno de los representantes oficiales y observadores del comité.

Artículo X₁₅. Los miembros del comité estarán facultados para solicitar que se les sean proporcionados los datos que necesiten, para el mejor conocimiento del negocio puesto a debate. Además, los representantes oficiales tendrán derecho a que, a petición suya, el comité posponga la discusión de un asunto por un término razonable.

Capítulo V

De las atribuciones del presidente

Artículo X₁₆. Serán atribuciones del presidente del comité:

- Ⓢ Formular, con el secretario, la orden del día
- Ⓢ Presidir las sesiones y dirigir los debates
- Ⓢ Cuidar de que no sea desintegrado el quórum
- Ⓢ Hacer las declaraciones sobre las determinaciones tomadas conforme al resultado de las votaciones
- Ⓢ Firmar las actas en unión del secretario
- Ⓢ Convocar, por conducto del secretario, a los representantes y observadores del comité para las sesiones extraordinarias
- Ⓢ Proveer lo necesario para el cumplimiento de los acuerdos y resoluciones del comité
- Ⓢ Dar a conocer a los organismos correspondientes las recomendaciones del comité

Capítulo VI

De los deberes del secretario

Artículo X₁₇. Serán obligaciones del secretario del comité:

- ⓐ Pasar lista de asistencia
- ⓐ Hacer del conocimiento del comité la orden del día
- ⓐ Listar los asuntos de que deba ocuparse el comité
- ⓐ Entregar a los representantes oficiales y observadores del comité, copia autorizada de las actas de las sesiones, y firmarlas en unión con el presidente
- ⓐ Repartir el trabajo entre el personal administrativo y reglamentar sus labores
- ⓐ Llevar un registro de asistencia de los representantes oficiales
- ⓐ Auxiliar al presidente en el estudio y despacho de los asuntos, en la forma en que dicho funcionario tenga a bien disponer

Conclusiones.

Al finalizar este proyecto se obtuvo una propuesta de los requisitos mínimos necesarios que deben incluirse en la ley de Aeropuertos para que los proyectos, la planeación y la operación de los aeropuertos cumplan con las SARPS del Anexo 9 de la OACI.

Estos requisitos fueron plasmados en un texto que se redactó de una forma similar a los textos usados por los representantes que se encuentran en este proceso, para facilitar su comprensión y ayudar a su aplicación.

Esta propuesta fue resultado de una amplia investigación, de normas y leyes referentes a facilitación, que se llevó a cabo para tener el conocimiento necesario para entender las carencias en las que se encuentra México referente a su legislación.

Esta investigación ayudó a ratificar los conocimientos adquiridos en el área de legislación aérea dándonos a conocer propuestas de otros países que tratan igual que México de cumplir con las recomendaciones de la OACI y de comprender a fondo la normatividad de la autoridad de aviación civil internacional.

Cabe mencionar que al desarrollar éste tema servirá de ayuda para:

Gerentes, Funcionarios de Alto nivel, Administradores de Aviación Civil y de Aeropuertos.

Funcionarios, supervisores de organizaciones de inmigración y aduanas.

Funcionarios responsables de la Facilitación en el Gobierno, Aeropuertos y Aerolíneas.

Funcionarios aeroportuarios del gobierno, aeropuerto y aerolíneas.

Por otra parte no se debe olvidar que la facilitación requiere del máximo aprovechamiento de la tecnología disponible para facilitar los procesos, reemplazar los papeles, eliminar lo inútil, fusionar actividades, etc.

Así mismo, dentro de la facilitación debe fundamentarse en medidas preventivas y no en las decisiones correctivas.

“La facilitación requiere creatividad e innovación que permita cumplir las normas disminuyendo el costo”

Referencia bibliográfica

- ④ Organización de Aviación Civil Internacional. (1997). Anexo 9 del Convenio de la OACI Décima Edición. Canadá: OACI
- ④ Secretaria de Comunicaciones y Obras Públicas. (1950). Ley de Vías Generales de Comunicación. México: SCOP
- ④ Secretaria de Comunicaciones y Transportes. (2001). Ley de Aeropuertos. México: SCT
- ④ Secretaria de Comunicaciones y Transportes. (2001). Reglamento de la Ley de Aeropuertos. México: SCT
- ④ Dirección General de la Autoridad Aeronáutica Civil. (2005) Norma Aeronáutica AAC/DTTA/001-05: Panamá.
<http://www.aeronautica.gob.pa/aac/norma/aacDTTA0105A.pdf>. Consultado el 29 de Marzo de 2008
- ④ Instituto Nacional de Aeronáutica Civil. (2005). Ley de Aeronáutica Civil: Venezuela. <http://www.inac.gov.ve/informacion/leyes/>. Consultado el 29 de Marzo de 2008
- ④ Dirección General de Aeronáutica Civil. (2000). Ley de Aeronáutica Civil del Perú. <http://www.mtc.gob.pe/indice/B.-%20SUB-SECTOR%20TRANSPORTES/B.2%20Transporte%20Aereo/B.2.1%20Normas%20de%20Caracter%20General/Ley%20de%20Aeronautica%20Civil%2027261.pdf>. Consultado el 29 de Marzo de 2008
- ④ Ministerio de la Presidencia. (2003). Orden Presidencial 248: España http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/direcciones_generales/aviacion_civil/. Consultado el 29 de Marzo de 2008
- ④ Dirección General de Aeronáutica Civil del Ecuador. (2006). Ley de Aviación Civil: Ecuador. <http://www.dgac.gov.ec/>. Consultado el 29 de Marzo de 2008

Listado de siglas

- ④ OACI - Organización de Aviación Civil Internacional
- ④ ONU - Organización de las Naciones Unidas
- ④ SARPS - Normas y Métodos Recomendados
- ④ DGAC - Dirección General de Aviación Civil
- ④ FAL - Término Facilitación identificado por la OACI
- ④ AVSEC - Seguridad de la Aviación
- ④ ASA - Aeropuertos y Servicios Auxiliares
- ④ CORPAC S.A. - Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A.
- ④ SENASA - Servicio Nacional de Sanidad Agraria
- ④ CANATUR - Cámara Nacional de Turismo del Perú
- ④ OSITRAN - Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
- ④ AENA - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea
- ④ CEAC - Conferencia Europea de Aviación Civil
- ④ SCT - Secretaría de Comunicaciones y Transporte
- ④ SAGARPA - Secretaría de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación
- ④ SFP - Secretaría de la Función Pública
- ④ SHCP - Secretaría de Hacienda y Crédito Público
- ④ SEGOB - Secretaría de Gobernación
- ④ SEDENA - Secretaría de la Defensa Nacional
- ④ SEMAR - Secretaría de Marina - Armada de México
- ④ SEMARNAT - Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- ④ SER - Secretaría de Relaciones Exteriores
- ④ Salud - Secretaría de Salud
- ④ STPS - Secretaría del Trabajo y Previsión Social
- ④ SECTUR - Secretaría de Turismo
- ④ SSP - Secretaría de Seguridad Pública
- ④ PGR - Procuraduría General de la República

Glosario

- Ⓢ Aeródromo: área definida de tierra o agua adecuada para el despegue, aterrizaje, acuatizaje o movimiento de aeronaves, con instalaciones o servicios mínimos para garantizar la seguridad de su operación.
- Ⓢ Aeronaves: cualquier vehículo capaz de transitar con autonomía en el espacio aéreo con personas, carga o correo;
- Ⓢ Aeropuerto: aeródromo civil de servicio público, que cuenta con las instalaciones y servicios adecuados para la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, carga y correo del servicio de transporte aéreo regular, del no regular, así como del transporte privado comercial y privado no comercial
- Ⓢ Aerovías: ruta aérea dotada de radioayudas a la navegación
- Ⓢ Carga: Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.
- Ⓢ Celeridad: Prontitud, rapidez, velocidad.
- Ⓢ Correo: Despachos de correspondencia y otros objetos que las administraciones postales presentan con el fin de que se entreguen a otras administraciones postales.
- Ⓢ Desembarque: El acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.
- Ⓢ Embarque: El acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.
- Ⓢ Equipaje: Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.
- Ⓢ Explotador: Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.
- Ⓢ Facilitación: adopción de todas las medidas viables para simplificar los trámites y acelerar los despachos relativos a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios a los controles y formalidades de entrada y salida que se realizan en los aeropuertos.

- Ⓢ Ley: La ley es una norma jurídica dictada por el legislador; es decir, un precepto establecido por la autoridad competente, en que se manda o prohíbe algo en consonancia con la justicia, y para el bien de los gobernados.
- Ⓢ Norma: Una norma es un documento que contiene una serie de reglas, especificaciones técnicas, y características optimizadas, que se ha elaborado y aprobado por consenso a través de un organismo reconocido internacionalmente.
- Ⓢ Tripulación: Personal a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el tiempo de vuelo.