

# **PROPUESTA PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL**

## **INDICE**

### **CAPITULO 1**

Disposiciones generales.

- 1.1. Definiciones.
- 1.2. Acrónimos.
- 1.3. Propósito.
- 1.4. Objetivo general.
- 1.5. Principios generales.
- 1.6. Antecedentes.
- 1.7. Metodología de trabajo.

### **CAPITULO 2**

Organismos y entidades que intervienen en el proceso FAL.

- 2.1. Comisión Nacional de Facilitación.
- 2.2. Dirección de Aeropuertos – Ministerio de Obras Públicas.
- 2.3. Dirección General de Aeronáutica Civil de Chile.
- 2.4. Departamento de Extranjería y Migración – Ministerio del Interior.
- 2.5. Junta de Aeronáutica Civil.
- 2.6. Ministerio de Desarrollo Social.
- 2.7. Ministerio de Relaciones Exteriores
- 2.8. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- 2.9. Policía de Investigaciones de Chile.
- 2.10. Servicio Agrícola y Ganadero.
- 2.11. Servicio Nacional de Aduanas.
- 2.12. Servicio Nacional de la Discapacidad.
- 2.13. Servicio Nacional de Turismo.
- 2.14. Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.
- 2.15. Servicio de Registro Civil e Identificación.
- 2.16. Subsecretaría de Salud Pública.
- 2.17. Tesorería General de la República.
- 2.18. Otros servicios y entidades.

### **CAPITULO 3**

Facilitación en el transporte de pasajeros.

- 3.1. Descripción del proceso de entrada y salida de pasajeros.
- 3.2. Objetivos específicos del proceso y tareas a desarrollar.

### **CAPITULO 4**

Facilitación en el transporte de carga.

- 4.1 Descripción del proceso de carga.
- 4.2. Objetivos específicos del proceso y tareas a desarrollar.

### **CAPITULO 5**

Otras disposiciones sobre facilitación.

### **CAPITULO 6**

Disposiciones finales.

## **CAPÍTULO 1. DISPOSICIONES GENERALES**

### **1.1 DEFINICIONES**

Los términos y expresiones indicados a continuación, tienen el siguiente significado para efectos del presente Programa:

**Admisión de personas:** Autorización otorgada a una persona por el organismo competente controlador de fronteras, para ingresar al país, de conformidad con la normativa vigente.

**Admisión temporal de mercancías:** Ingreso al territorio nacional o al resto del país de ciertas mercancías provenientes del extranjero o de zonas de tratamiento aduanero especial, sin que estas pierdan su calidad de extranjeras, con un fin determinado y para ser posteriormente reexportadas, importadas, o entregadas a la Aduana.

**Aeropuerto:** Aeródromo público que se encuentra habilitado para la salida y llegada de aeronaves en vuelos internacionales, donde se llevan a cabo los controles de inmigración, aduanas, salud pública, control fitozoosanitario, y procedimientos similares.

**Agente acreditado:** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantenga relaciones comerciales con un explotador de aeronave y proporcione controles de seguridad, que estén aceptados o exigidos por la DGAC, respecto de la carga o el correo.

**Agente autorizado o jefe de base:** Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, cuando lo permita la legislación nacional, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

**Agente de Aduana:** Profesional auxiliar de la función pública aduanera, cuya licencia lo habilita ante la Aduana para prestar servicios a terceros como gestor en el despacho de mercancías.

**Autoridad Aeronáutica:** La Dirección General de Aeronáutica Civil y/o la Junta de Aeronáutica Civil, según corresponda.

**Autoridad Aeroportuaria:** La autoridad designada por el Director General de Aeronáutica Civil, responsable de la administración del aeropuerto respectivo.

**Carga:** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

**Cargar:** Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo.

**Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional:** Comisión integrada por los miembros de la Junta de Aeronáutica Civil, estos son: el Ministro de

Transportes y Telecomunicaciones, el Director General de Aeronáutica Civil, el Subsecretario de Relaciones Exteriores, el Subsecretario de Evaluación Social, el Director de Aeropuertos, dos representantes designados por el Presidente de la República; y, por el Director Nacional de Aduanas, el Director General de Investigaciones, el Director Nacional de Turismo y el Jefe del Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior y Seguridad Pública. La Comisión, tiene por objeto el estudio, proposición y promoción a través de los organismos competentes, de las medidas tendientes a simplificar los requisitos y trámites relacionados con el transporte aéreo internacional de personas, mercancía y correo. Podrán ser citados Jefes de Servicio y funcionarios de reparticiones públicas, tales como la Subsecretaría de Salud, el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, el Servicio de Registro Civil e Identificación; reparticiones fiscales y semifiscales; a las reuniones relacionadas con facilitación del transporte aéreo internacional en que se traten materias de competencia de dichas entidades.

**Comodidades para los pasajeros:** Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

**Control de estupefacientes:** Medidas adoptadas para el control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas por vía aérea.

**Convenio de Chicago:** Convenio de Aviación Civil Internacional, promulgado por DS. N° 509 bis, de 1957, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

**Control fronterizo:** Fiscalización efectuada por los organismos competentes del cumplimiento de la normativa vigente, relativa al movimiento de personas y mercancías a través de sus fronteras.

**Control migratorio:** Fiscalización que ejerce el organismo competente de la aplicación de la normativa vigente, sobre la entrada, tránsito y salida del territorio nacional de las personas que viajan a través de sus fronteras.

**Correo:** Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

**Declarante:** Toda persona que hace una declaración de mercancías o respecto de otras materias, o en cuyo nombre se hace tal declaración.

**Derechos de Aduana:** Derechos establecidos en el Arancel Aduanero y/o en la legislación nacional, que gravan a las mercancías que entran al territorio nacional o que salen de él. Estos pueden consistir en: **a) Derecho Ad-Valorem:** Tributo que grava la importación de mercancías y que se fija en proporción a su valor aduanero y **b) Derecho Específico:** Tributo que grava la importación de mercancías en una cantidad fija de dinero, que se determina en base a una unidad de medida, ya sea kilogramo, tonelada, litro, docena, metro, etc.

**Derechos e impuestos a la importación:** Derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados al importar mercancías o en relación con

dicha importación. No se incluyen los cargos cuyo importe se limite al costo aproximado de los servicios prestados ni los percibidos por la aduana en nombre de otra autoridad nacional.

**Descargar:** Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.

**Desembarque:** 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.

**Desinfección:** Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en un cuerpo humano o, en elementos de origen vegetal o animal, dentro, o en la superficie de las partes afectadas de una aeronave, equipaje, carga, mercancías o de los contenedores, según corresponda, mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.

**Desinsectación:** Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos en aeronaves, equipaje, carga, contenedores, mercancías o paquetes postales.

**Despacho de mercancías:** Realización de las formalidades aduaneras necesarias a fin de que las mercancías puedan ser importadas para el consumo interior, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero

**Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI):** Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de dichos participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM) electrónicos.

**Documentos de los explotadores:** Carta de porte aéreo/notas de consignación/guía aérea, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billete de exceso de equipaje, bonos de crédito, informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y balance, y otros documentos para uso de las líneas aéreas y de los explotadores.

**Documento de viaje:** Pasaporte, cédula, salvoconducto u otro documento de identidad análogo, válido y vigente calificado por el Ministerio de Relaciones Exteriores expedido por un Estado o una organización internacional, como asimismo, la documentación que determinen los Acuerdos o Convenios suscritos sobre la materia por el Estado de Chile, que puedan ser utilizados por el titular para viajes internacionales.

**Documento de Viaje de Lectura Mecánica (DVLM) electrónico:** Un DVLM (cédula, pasaporte, visado o tarjeta) que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones de la Parte pertinente del Doc 9303 — Documentos de viaje de lectura mecánica.

**Emergencia de salud pública de importancia internacional (ESPI):** Un evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud: i) constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad y ii) podría exigir una respuesta internacional coordinada.

**Embarque:** Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados los miembros de la tripulación de vuelo o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

**Equipaje:** Artículos de propiedad personal de los pasajeros, que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

**Equipaje de Viajeros:** Artículos nuevos o usados que porte un viajero para su uso personal o para obsequios, con exclusión de mercancías que por su cantidad o valor hagan presumir su comercialización; objetos de uso exclusivo para el ejercicio de profesiones u oficios, usados, y; hasta una cantidad que no exceda, por persona adulta, de 400 unidades de cigarrillos, 500 gramos de tabaco de pipa; 50 unidades de puros y 2.500 centímetros cúbicos de bebidas alcohólicas.

**Equipaje extraviado:** Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

**Equipaje no acompañado:** Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, o en otra.

**Equipaje no identificado:** Equipaje que se encuentra en un aeropuerto, con o sin etiqueta, cuyo propietario no puede ser identificado.

**Equipaje no reclamado:** Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero retira, ni reclama.

**Equipo de aeronave:** Artículos, incluso el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos, ni suministros y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

**Equipo de seguridad:** Dispositivos de carácter especializado que se utilizan, individualmente o como parte de un sistema, en la detección de elementos que pudieran ser utilizados contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil, sus instalaciones o servicios.

**Equipo terrestre:** Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

**Estado de matrícula:** Estado en el cual está matriculada la aeronave.

**Evaluación de riesgo:** Apreciación que se efectúa por el organismo competente para determinar si una persona expulsada puede ser trasladada utilizando servicios comerciales. Deben considerarse todos los factores pertinentes, incluida su aptitud médica, mental y física para su traslado en un vuelo comercial, su buena disposición o renuencia a viajar, sus patrones de comportamiento y todo antecedente de actos violentos.

**Explotador de aeropuerto:** Se refiere indistintamente a la Dirección General de Aeronáutica Civil o a la sociedad concesionaria que sea titular de una concesión de obra pública, según corresponda a las atribuciones de cada una.

**Explotador de aeronaves:** Persona natural o jurídica que utiliza la aeronave por cuenta propia, con o sin fines de lucro, conservando su dirección técnica.

**Gestión de riesgos:** Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de trabajo que proporcionan a los organismos encargados de la inspección la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo.

**Inicio del viaje:** El punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

**Inspector de la aviación civil:** Es una persona que se encarga de inspeccionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación u otros aspectos directamente relacionados con las operaciones del transporte aéreo, de acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente.

**Levante de mercancías o liberación:** Acto por el cual el Servicio Nacional de Aduanas permite que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados.

**Línea aérea:** Según lo estipulado en el Artículo 96 del Convenio de Chicago, cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional regular.

**Miembro de la tripulación:** Persona que tiene asignada ciertas funciones dentro de una aeronave en vuelo, sean éstas esenciales o no para la operación de la misma.

**Miembro de la tripulación de vuelo:** Persona titular de una licencia, encargada de la operación, mando y funcionamiento de la aeronave o sus partes, que cumple funciones esenciales, durante el período de servicio de vuelo.

**Orden de expulsión o de deportación:** Acto administrativo expedido por el organismo competente, mediante el cual se ordena la salida forzosa de un extranjero del territorio nacional.

**Organismos competentes:** Son los organismos o entidades sucesoras legales de ellos, encargados de velar por la aplicación y el cumplimiento de las leyes y reglamentos que tengan relación con algún aspecto de las normas y procedimientos definidos en el presente programa de facilitación, tales como: Junta de Aeronáutica Civil, Dirección General de Aeronáutica Civil, Dirección de Aeropuertos, Subsecretaría de Relaciones Exteriores, Policía de Investigaciones de Chile, Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, Secretaria Regional Ministerial de Salud, Servicio de Registro Civil e Identificación, Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior y Seguridad Pública.

**Operación de la aviación general:** Operación de aeronave distinta a la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

**Permiso de Residencia Permanente:** Es el permiso otorgado por el organismo competente a extranjeros para radicarse indefinidamente en el país.

**Persona con discapacidad o impedimento:** Es aquella que teniendo una o más deficiencias físicas, mentales, sea por causa psíquica o intelectual, o sensoriales, de carácter temporal o permanente, al interactuar con diversas barreras presentes en el entorno, ve impedida o restringida su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

**Persona expulsada o deportada:** Extranjero conminado a hacer abandono forzoso del territorio nacional, mediante el acto administrativo correspondiente, dictado por el organismo competente.

**Persona no admisible:** Persona a la que no se permite la entrada al país, rechazando su ingreso, por existir a su respecto alguna causal de prohibición o impedimento de ingreso, en conformidad a la normativa vigente.

**Piloto al mando:** Piloto designado por el explotador o por el propietario en cada operación aérea, para estar al mando de la aeronave y encargarse de la operación segura de un vuelo o parte de éste.

**Provisiones transportadas a bordo:** Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el explotador utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.

**Repuestos:** Artículos, incluso motores y hélices, para reparación y de recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

**Riesgo para la salud pública:** La probabilidad de que se produzca un evento que pueda afectar adversamente la salud de poblaciones humanas y, en particular, de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.

**RSI (2005):** Reglamento Sanitario Internacional, promulgado por Decreto Supremo 230, de 2008, del Ministerio de Relaciones Exteriores.

**Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API):** Sistema de comunicaciones electrónicas mediante el cual los datos requeridos se recopilan y transmiten a los organismos competentes de control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo.

**Sociedad Concesionaria o concesionario:** La sociedad con la que se celebra el Contrato de Concesión de la infraestructura aeroportuaria correspondiente.

**Suministros para consumo:** Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

**Suministros para llevar:** Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

**Visación:** es el permiso de residencia temporal otorgado a un extranjero por el organismo competente, estampado en su pasaporte u otro documento análogo, que autoriza a su titular para entrar al país y permanecer en él por el tiempo que determine.

**Visto de turismo o registro previo:** Es el permiso otorgado a un extranjero por la autoridad consular competente, que lo autoriza a ingresar al país en calidad de turista.

**Visitante:** Toda persona que desembarca y entra al territorio nacional, el cual es distinto a su residencia habitual, que permanezca en él con arreglo a lo prescrito en la normativa vigente, en calidad de no inmigrante, para fines legítimos tales como vacaciones, deportes, salud, visita a familiares y amigos, estudios, peregrinaciones, religión o gestión de negocios, y que no emprenda ninguna actividad lucrativa durante su estadía en el territorio nacional.

**Vuelo de Socorro:** Actividad de carácter humanitario para transportar personal y provisiones tales como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros del territorio nacional o de otro Estado dispuesto a recibirlas.

**Vuelo directo:** Cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía cualesquier puntos intermedios, hasta el punto de destino.

**Zona infectada** (para fines de salud humana): Áreas geográficas definidas, en las que se observan la transmisión activa de enfermedades transmitidas por vectores humanos o animales o por ambos, según las notificaciones de las autoridades de salud públicas locales o nacionales o la Organización Mundial de la Salud, considerando aquella que se encuentra afectada por una ESPII (Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional).

**Zona de tránsito directo:** lugar en el que permanece la tripulación, los pasajeros y su equipaje, que desembarcan por un breve período de tiempo, sin ingresar al país, para luego continuar su vuelo o para hacer una conexión con un tercer país.

**Zona franca:** Área o porción unitaria de territorio perfectamente deslindado y próximo a un aeropuerto amparado por presunción de extraterritorialidad aduanera.

BORRADOR

## 1.2 ACRÓNIMOS

**ADUANA.** Servicio Nacional de Aduanas

**API.** Información anticipada de pasajeros.

**AVSEC.** Servicio de Seguridad de Aviación (en inglés Aviation Security).

**APP.** Procesamiento anticipado de pasajeros.

**CEE.** Comunidad Económica Europea.

**DAP.** Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

**DGAC.** Dirección General de Aeronáutica Civil.

**ESPPI.** Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional.

**FAL.** Facilitación.

**IATA.** Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

**ISO.** Organización Internacional de Normalización, ISO por sus siglas en inglés.

**JAC.** Junta de Aeronáutica Civil.

**MOP.** Ministerio de Obras Públicas.

**MoU.** Memorando de Entendimiento.

**OACI.** Organización de Aviación Civil Internacional.

**OMA.** Organización Mundial de Aduanas.

**OMS.** Organización Mundial de la Salud.

**RSI.** Reglamento Sanitario Internacional.

**SERNAPESCA.** Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura.

**TIC.** Tecnología de la información.

**TLC.** Tratados de libre comercio.

**UPU.** Unión Postal Universal.

BORRADOR

### 1.3 PROPÓSITO

El propósito global del Programa es facilitar los trámites asociados a los cruces fronterizos relacionadas con las operaciones comerciales internacionales de aeronaves, sus pasajeros, tripulación y carga, de modo de Implementar el mandato de la Convención de Chicago.

En particular, el desarrollo de este Programa esta enfocado en sistematizar las competencias de los distintos organismos que intervienen en el proceso de facilitación, a fin de proporcionar información general y ser una herramienta para la coordinación de dichos organismos.

En efecto, el Programa Nacional de Facilitación comprende objetivos, principios y tareas que cada organismo desarrolla en el ámbito de sus atribuciones y competencias previstas en la normativa, siendo este Programa una herramienta para coordinar el desarrollo y ejecución de esas tareas.

### 1.4 OBJETIVO GENERAL

El objetivo general que persigue el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA) es **implementar los estándares y recomendaciones del Convenio de Chicago y de su Anexo 9 sobre facilitación, en cuanto resulten aplicables a nuestra legislación.**

El Programa considera las iniciativas de facilitación que distintos organismos se encuentran realizando o planifican realizar, a modo de dar cumplimiento con las directrices contempladas en el referido Anexo 9.

### 1.5 PRINCIPIOS GENERALES

Los objetivos, tareas y metas incluidas en el presente Programa Nacional de Facilitación tienen como base los principios generales que se indican a continuación.

- 1.5.1 Los organismos competentes adoptarán las medidas tendientes a incentivar que:
- a) El tiempo requerido para la realización de los controles fronterizos relativos a las personas y a la aeronave y al levante o despacho de la carga se límite al mínimo en la medida de lo posible;
  - b) Se limite al mínimo, en la medida de lo posible, todo inconveniente causado por la aplicación de los requisitos administrativos y de control;
  - c) El intercambio de la información pertinente entre los organismos competentes, explotadores y aeropuertos se fomente y promueva en la mayor medida posible.
  - d) Se alcancen niveles óptimos de seguridad y se cumpla con las leyes.

Lo anterior, es sin perjuicio de las medidas que se adopten por los distintos organismos con competencia en la materia, en conformidad a la normativa vigente.

1.5.2. Los organismos involucrados en los aspectos relacionados con la Facilitación propenderán a:

- a) utilizar la gestión de riesgos en la aplicación de los procedimientos de control fronterizo para el levante o despacho de mercancías.

b) desarrollar tecnologías de información tendientes a aumentar la eficiencia y efectividad de sus procedimientos en los aeropuertos.

c) elaborar procedimientos de presentación de datos con antelación a la llegada, a fin de acelerar el levante o despacho.

1.5.3. Las disposiciones contenidas en el presente Programa, no impedirán la aplicación de la legislación nacional en lo que respecta a las medidas de seguridad de la aviación u otros controles que sean necesarios.

## **1.6 ANTECEDENTES**

En el presente Programa, la estructura así como varios de los conceptos, clasificaciones y otros textos acá plasmados se han basado fundamentalmente en los siguientes textos y actividades realizadas:

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional, promulgado por Decreto Supremo N°509 bis, del Ministerio de Relaciones Exteriores, publicado en el Diario Oficial 6.12.1957.
- Anexo 9 del Convenio de Chicago, sobre Facilitación: Normas y métodos recomendados, 2011.
- The Facilitation Manual, OACI, 2011.
- Diagnóstico de Facilitación Aeroportuaria, 2010.
- Seminario de Facilitación Aeroportuaria, 2011.
- Seminario – Taller de Facilitación Aeroportuario, 2013.
- Charlas de difusión del Programa Nacional de Facilitación. 2012.2013
- Consulta Ciudadana 2013, sobre el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.
- DAR 17, reglamento “Seguridad, Protección de la Aviación Civil contra Actos de Interferencia Ilícita”. 4ta edición del reglamento aprobada por Decreto Supremo 63 de 26.05.08 Diario Oficial N° 39.172 del 26.09.08.
- DAR 18, reglamento “Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea”. 2da edición del reglamento aprobada por Decreto Supremo 49 de 22.04.08 Diario Oficial N° 39.172 del 26.09.08.
- Programa Nacional de Seguridad de la DGAC.
- Otros antecedentes.

## **1.7. METODOLOGÍA DE TRABAJO**

El D.S. 165 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de 1980, creó la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo tendiente a hacer más expedita la aeronavegación internacional, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, aduanas, sanidad y despacho.

En la Sesión N°4 de la Comisión Nacional de Facilitación, de 22 de julio de 2011, con el objeto de abordar diversos temas de su competencia, se aprobó la creación de la Subcomisión de Facilitación. La Subcomisión esta conformada por los miembros de la Comisión Nacional de Facilitación o un representante de los mismos así como, por su relevancia, también son convocados a determinadas sesiones el Servicio Agrícola

Ganadero, la Subsecretaría de Salud, el Servicio de Registro Civil e Identificación y el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, entre otros.

La Subcomisión ejecuta sus labores a través de la conformación de grupos ad hoc de trabajo, integrados por a lo menos una de las instituciones que la conforman más un otro organismo público o privado. La conformación de los grupos considera los temas e instituciones interesadas y/o especializadas en ellos, como asimismo los requerimientos que puedan existir del sector privado.

El presente Programa, así como su ejecución y posteriores desarrollos, serán objeto de trabajo de la Subcomisión de Facilitación y de sus grupos de trabajo.

Según se definió el actuar de la Subcomisión de Facilitación, permite la inclusión de organismos no gubernamentales. En este sentido, y para alcanzar los propósitos previstos en el Programa, se prevé convocar a organismos privados relacionados, tales como los explotadores aeroportuarios y aéreos, en tanto resulte pertinente.

En el presente Programa se han definido variados objetivos y tareas a realizar en el contexto de la Facilitación Aeroportuaria. Cada organismo velará por definir indicadores – particularmente, considerando los indicadores previstos en sus sistemas de gestión- que den cuenta del estado de los objetivos y tareas planteadas de su competencia. Dichos indicadores podrán ser presentados, revisados y evaluados, al interior de los grupos de trabajos conformados o de la Subcomisión.

BORRADOR

## **CAPÍTULO 2.**

### **ORGANISMOS Y ENTIDADES QUE INTERVIENEN EN EL PROCESO FAL**

A continuación se describen los organismos que participan del proceso de transporte aéreo y su relación con la facilitación.

#### **2.1 COMISIÓN NACIONAL DE FACILITACIÓN.**

El D.S. N°165 de 1980, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones creó la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, con el objeto de hacer más expedita la aeronavegación internacional, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, aduanas, sanidad y despacho.

Integran esta Comisión:

- Los miembros de la Junta de Aeronáutica Civil:
  - Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
  - Director General de Aeronáutica Civil.
  - Subsecretario de Relaciones Exteriores.
  - Subsecretario de Evaluación Social.
  - Director Nacional de Aeropuertos.
  - Dos representantes designados por el Presidente de la República.
- Director Nacional de Aduanas.
- Director General de Investigaciones.
- Director Nacional de Turismo.
- Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior.

La Comisión, tiene por objeto el estudio, proposición y promoción a través de los organismos competentes, de las medidas tendientes a simplificar los requisitos y trámites relacionados con el transporte aéreo internacional de personas, mercancía y correo.

El trabajo de la Comisión Nacional de Facilitación, podrá ser desarrollado conforme ésta determine por la Subcomisión Nacional de Facilitación, la que estará integrada por representantes de cada organismo señalado y, podrán ser incorporados los Jefes de Servicio y funcionarios de reparticiones públicas, tales como la Subsecretaría de Salud, el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, el Servicio de Registro Civil e Identificación.

#### **2.2. DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS – MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**

Su misión es dotar al país de servicios de infraestructura aeroportuaria, asegurando estándares de calidad, seguridad y eficiencia, para la satisfacción de las necesidades de los diversos actores del sistema de transporte aéreo, contribuyendo al desarrollo económico sustentable y a la competitividad del país, y a mejorar la conectividad, la integración territorial, la equidad y calidad de vida de las personas.

#### **2.3. DIRECCION GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL**

La misión es normar y fiscalizar las actividades aéreas que se realizan en el espacio aéreo controlado por Chile y las que ejecutan usuarios nacionales en el extranjero; prestar servicios de navegación aérea, meteorología, aeroportuarios y seguridad operacional, con el propósito de permitir una actividad aérea segura, eficiente y sustentable, contribuyendo al desarrollo nacional.

## **2.4. DEPARTAMENTO DE EXTRANJERÍA Y MIGRACIÓN, DEL MINISTERIO DEL INTERIOR Y SEGURIDAD PÚBLICA.**

El Departamento de Extranjería y Migración del Ministerio del Interior y Seguridad Pública, dependiente de la Subsecretaría del Interior, ejerce sus competencias establecidas por ley en el nivel central y desconcentra sus funciones en las oficinas encargadas de extranjería de las Gobernaciones Provinciales del país.

### **Misión**

Aplicar y supervigilar el cumplimiento a la legislación de extranjería relativa al ingreso, egreso, residencia definitiva o temporal, aplicación de sanciones (amonestaciones, multas y medidas de expulsión) y regularización de los ciudadanos extranjeros que permanecen en el territorio nacional, en el marco de los principios orientadores de la Política Nacional Migratoria del Gobierno de Chile. Para ello, le corresponde también mantener una adecuada coordinación técnica y comunicación con los funcionarios de Gobierno Interior, que cumplen las funciones de extranjería y migración, como asimismo, orientar y controlar las actuaciones administrativas inherentes a estas mismas.

### **Objetivos**

El Ministerio definió como uno de sus objetivos estratégicos el fortalecer la institucionalidad migratoria a través de la modernización de la política de migraciones y refugio, las leyes, el desarrollo de un plan de mejoramiento de la gestión y la implementación de acciones de acogida que faciliten la inserción de la población migrante.

Este objetivo requiere un desarrollo institucional, en específico del Departamento de Extranjería y Migración, que permita enfrentar los desafíos y oportunidades que las migraciones generan en el país. Para hacer operativo este objetivo estratégico, se establecieron los siguientes productos a lograr:

1. Análisis de solicitudes de residencia temporal, permanente, refugio y nacionalización
2. Fortalecer la gestión migratoria en Chile, a través del desarrollo de un Plan de Modernización de la Gestión.
3. Actualización de la legislación sobre extranjeros en Chile.
4. Coordinación con otros organismos del Estado en la implementación de la ley sobre protección de refugiados (Ley 20.430).
5. Promoción de acciones de acogida que incentiven la integración del colectivo migrante, a través de la coordinación con agentes estatales y de la sociedad civil que faciliten el acceso a la oferta pública

De acuerdo a lo establecido en la misión institucional, entre las funciones específicas del Ministerio del Interior y seguridad Pública, ejercidas a través del Departamento de Extranjería y Migración se encuentra el otorgamiento de permisos de entrada y residencia de extranjeros en Chile. En los últimos años, Chile ha suscrito una serie de acuerdos internacionales, bilaterales y multilaterales en materia comercial y de integración, que entre otros temas, han regulado la movilidad de las personas, situación que ha influido en el otorgamiento de permisos de residencia, de permisos de turismo, exención de vistos de turismo; en el establecimiento de canales especiales para el control migratorio de extranjeros en los aeropuertos, entre otros.

## **2.5. JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL.**

La Junta de Aeronáutica Civil, JAC, es un organismo de la administración civil del Estado, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Instituida en 1948, la conforman dos órganos:

- El Consejo, que es un órgano resolutivo, de composición interministerial y presidido por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.
- La Secretaría General como órgano ejecutivo.

La JAC tiene funciones o atribuciones específicas encomendadas por la ley, entre las que se encuentra: *Promover la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional.*

Por lo anterior, la JAC realizará funciones de coordinación para la implementación del Programa Nacional de Facilitación con los diversos organismos involucrados.

## **2.6. MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL**

Su misión consiste en promover el desarrollo del país con integración y protección social de las personas, articulando acciones con las autoridades políticas, órganos del Estado y sociedad civil, a nivel nacional, regional y local, mediante:

- El análisis, diseño, coordinación, ejecución y evaluación de políticas sociales, planes y programas;
- La evaluación de las iniciativas de inversión pública;
- La provisión de información y análisis acerca de la realidad social y económica;
- La elaboración de instrumentos y metodologías para la gestión y toma de decisiones de políticas públicas

## **2.7. MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES**

En su calidad de miembro de la Junta de Aeronáutica Civil\*, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° del D.S. N° 165, de 1980, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Subsecretario de Relaciones Exteriores integra la Comisión Nacional de Facilitación de Transporte Aéreo Internacional. En dicha tarea, representa al Ministerio de Relaciones Exteriores, cuya misión es encargarse de la planificación, dirección, coordinación, ejecución, control e información de la política exterior que formule el Presidente de la República, según lo establece el Decreto con Fuerza de Ley N°161, de 1978, que fija su Estatuto Orgánico.

En relación con lo anterior, al Ministerio de Relaciones Exteriores corresponde, entre otras materias, coordinar las actividades de los distintos Ministerios y Organismos Públicos en aquellos asuntos que inciden en la política exterior e intervenir en todo lo relacionado con la determinación y demarcación de las fronteras y límites del país, así como en todas las cuestiones que atañen a sus zonas fronterizas y a sus espacios aéreos y marítimos y a la política antártica, en general.

Las unidades internas del Ministerio de Relaciones Exteriores que colaboran con el respectivo Subsecretario en su participación en la Comisión Nacional de Facilitación, son la Dirección de Seguridad Internacional y Humana (DISIN), respecto de los temas relativos a seguridad; la Dirección General de Asuntos Consulares y de Inmigración (DIGECONSU), para materias de documentación, pasaportes y movimientos de personas, y el Departamento de Servicios, Inversiones y Transporte Aéreo (SERINTA) de la

---

\* En virtud de lo establecido en el Artículo 4, del Decreto con Fuerza de Ley N°241, de 1960, del Ministerio de Hacienda, el cual creó la Junta de Aeronáutica Civil.

Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, respecto a asuntos de carga, pasajeros y otros.

## **2.8. MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tiene como principales funciones proponer las políticas nacionales en materias de transportes y telecomunicaciones, de acuerdo a las directrices del Gobierno y ejercer la dirección y control de su puesta en práctica; supervisar las empresas públicas y privadas que operen medios de transportes y comunicaciones en el país, y coordinar y promover el desarrollo de estas actividades y controlar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas pertinentes.

## **2.9. POLICIA DE INVESTIGACIONES DE CHILE**

Según el artículo 4º de la Ley Orgánica de la Policía de Investigaciones de Chile, su misión fundamental es investigar los delitos de conformidad a las instrucciones que al efecto dicte el Ministerio Público, sin perjuicio de las actuaciones que en virtud de la ley le corresponde realizar sin mediar instrucciones particulares de los fiscales.

El artículo 5º de dicha ley agrega que corresponde en especial a la Policía de Investigaciones de Chile, entre otros:

- Controlar el ingreso y la salida de personas del territorio nacional y adoptar todas las medidas conducentes para asegurar la correcta identificación de las personas que salen o ingresan al país, la validez y autenticidad de sus documentos de viaje y la libre voluntad de las personas de ingresar o salir de él.
- Contribuir al mantenimiento de la tranquilidad pública.
- Prevenir la perpetración de hechos delictuosos y de actos atentatorios contra la estabilidad de los organismos fundamentales del Estado.
- Dar cumplimiento a las órdenes emanadas del Ministerio público para los efectos de la investigación, así como a las órdenes emanadas de las autoridades judiciales, y de las autoridades administrativas en los actos en que intervengan como tribunales especiales.
- Fiscalizar la permanencia de extranjeros en el país.
- Representar a Chile como miembro de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL).

La PDI ha definido su misión actual como: “Dar eficacia al derecho, garantizar el orden público y la seguridad pública interior, a través de la investigación profesional y especializada de los delitos, de la inteligencia criminal, del control migratorio y de la cooperación internacional, apoyando la generación de condiciones básicas para la tranquilidad ciudadana que permitan el desarrollo económico, político, cultural y social de Chile.”

## **2.10. SERVICIO AGRÍCOLA Y GANADERO**

La misión del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) es proteger y mejorar los recursos productivos silvoagropecuarios y los recursos naturales renovables del país, la inocuidad de insumos y alimentos agropecuarios, para apoyar el desarrollo sustentable y competitivo del sector silvoagropecuario.

Los aspectos centrales que derivan a partir de la misión son los siguientes:

❖ Participar en la generación de políticas y normas, junto con fiscalizar y certificar los recursos silvoagropecuarios del país. Es así, como el SAG genera, promueve y participa en la creación de códigos y normativas en coordinación con otras entidades, en materias relacionadas al control, fiscalización, preservación y mejoramiento fito y zoonosanitario.

También participa en la regulación y control de insumos y productos agropecuarios, cuidando que el sector tenga acceso a insumos eficaces y seguros para las personas, los animales y el medio ambiente.

❖ Proteger la sanidad de los recursos productivos agrícolas, forestales y pecuarios en forma proactiva. Para cumplir con lo anterior, se realiza control, evitándose el ingreso de plagas y enfermedades y creando, por tanto, una barrera que protege al país ante amenazas potencialmente riesgosas para la calidad productiva actual y futura de Chile.

En este contexto se mantiene una red de vigilancia para detectar posibles ingresos de plagas cuarentenarias o enfermedades exóticas para nuestro país, a través de procesos flexibles y dinámicos que permiten dar una respuesta eficiente y oportuna ante agentes externos nocivos. Por consiguiente, se sostiene una coordinación constante con otras entidades nacionales e internacionales con el objeto de adecuarlos ante riesgos que puedan amenazar al patrimonio fito y zoonosanitario nacional, garantizando así la calidad sanitaria de los recursos silvoagropecuarios del país.

❖ Proteger los recursos naturales renovables (agua, suelo, aire, flora y fauna). En objetivo tiene relación con la conservación y protección de los recursos naturales renovables nacionales que impactan en el potencial del sector silvoagropecuario nacional. Para esto se propende a la mejora constante del proceso de control y fiscalización mediante una gestión eficiente que permite cuidar estos recursos y su posible impacto en la producción del sector silvoagropecuario.

❖ Fiscalizar y certificar la inocuidad en alimentos e insumos silvoagropecuarios. En este sentido es función del SAG garantizar un status fito y zoo sanitario competitivo que permita al país convertirse en un productor de alimentos líder a nivel mundial, adecuando para ello los procesos de fiscalización y certificación de bienes e insumos destinados para alimento de consumo humano.

En el marco de la gestión que realiza el SAG, éste mantiene en la actualidad un sistema de gestión de calidad para sus procesos, a partir del cual se enmarca los siguientes objetivos referido específicamente al ámbito del control de frontera y su finalidad:

“Prevenir, a través de la gestión del proceso de control fronterizo, el ingreso de enfermedades exóticas, de plagas cuarentenarias o de especies invasoras, de importancia económica de acuerdo a las prioridades de la política silvoagropecuaria del país.”

“Asegurar que el proceso de certificación de productos de exportación, otorgue garantías a los mercados internacionales.”

En consecuencia para dar cumplimiento a los objetivos planteados en cuanto a preservar el patrimonio fito y zoo sanitario nacional el SAG ha planteado una serie de líneas de acción que junto con favorecer la calidad de la inspección realizada, se encuentran enfocadas en lograr la eficiencia del proceso:

1-. Las regulaciones asociadas a los productos de origen vegetal y/o animal son actualizadas y evaluadas dependiendo de las condiciones sanitarias existentes.

2-. En términos de aeropuertos el SAG dispone de *tecnología no intrusiva* para realizar la inspección, tales como *equipos de rayos x* en 4 terminales a nivel nacional; Aeropuerto Arturo Merino Benítez (6 equipos), Aeropuerto de Chacalluta (1 equipo), Aeropuerto Diego Aracena (1 equipo) y Aeropuerto Carlos Ibañez del Campo (1 equipo).

3-. El sistema de inspección no intrusiva contempla el uso hoy en día de otra herramienta como la *Brigada Canina*, compuesta por 17 equipos (canino detector y guía) en 4 aeropuertos a nivel nacional: Aeropuerto Arturo Merino Benítez (14 equipos), Aeropuerto de Chacalluta (1 equipo), Aeropuerto Diego Aracena (1 equipo) y Aeropuerto Carlos Ibañez del Campo (1 equipo).

En términos prácticos ambas herramientas, junto con garantizar una adecuada inspección, agilizan el proceso, facilitando por consiguiente el ingreso del pasajero al territorio nacional.

4-. Por otra parte, el tema comunicacional es una línea de acción central de esta institución, cuyo objetivo es informar de forma permanente y actualizada sobre las regulaciones existentes en el ámbito fito y zoonosanitario.

5-. Dentro de las funciones desempeñadas se encuentra la habilitación ocasional y oportuna de aeropuertos a solicitud, dentro de lo cual se enmarcan los FBO.

6-. Frente al requerimiento del diseño de un nuevo terminal internacional, entiéndase la ampliación del actual aeropuerto Arturo Merino Benítez, el SAG se encuentra colaborando con el objetivo de implementar nuevas tecnologías que permitan agilizar los procesos.

7-. El programa de control fronterizo contempla capacitaciones permanentes al personal que desempeña labores en frontera a nivel interno, no obstante también se realizan actividades de capacitación conjunta con organismos relacionados. En este caso, puntualmente, se encuentra en proyecto la realización de una actividad conjunta con Sernatur, cuyo objetivo es entregar a los funcionarios ligados al ámbito del turismo herramientas que les permitan advertir a los potenciales pasajeros que ingresen a Chile, sobre las restricciones existentes en esta materia y/o el riesgo que estos productos representan para el patrimonio fito y zoonosanitario nacional.

8-. Dentro de los procedimientos establecidos en frontera, se encuentra implementado el cobro de multas en el caso de que el pasajero porte algún producto de riesgo y no sea declarado. El SAG se encuentra revisando alternativas de agilizar este sistema y/o establecer mayores facilidades en cuanto al pago de estas.

## **2.11. SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS**

El Servicio Nacional de Aduanas es un Servicio Público, de administración autónoma con personalidad jurídica, de duración indefinida y se relacionará con el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Hacienda. Este Servicio será denominado para todos los efectos legales como "Institución Fiscalizadora" y su domicilio será la ciudad de Valparaíso. A este Servicio le corresponderá vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las costas, fronteras y aeropuertos de la República, intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los impuestos a la importación, exportación y otros que determinen las leyes, y de generar las estadísticas de ese tráfico por las fronteras, sin perjuicio de las demás funciones que le encomienden las leyes.

La **misión** del Servicio es contribuir al crecimiento y competitividad de la economía nacional, protegiendo los intereses del país y sus ciudadanos, a través de la fiscalización, facilitación y aseguramiento de la cadena logística de comercio exterior, promoviendo el cumplimiento voluntario de las normas aduaneras, en un clima de confianza y cooperación, conforme a los principios de integridad y transparencia.

Para el cumplimiento de su misión, el Servicio se ha fijado los siguientes **objetivos estratégicos**:

- Fomentar el cumplimiento de los operadores de comercio exterior, aplicando estrategias que faciliten el comercio lícito, el control y la fiscalización efectiva, por medio de una gestión de riesgo basada en inteligencia.
- Contar con un marco normativo armonizado con estándares internacionales de aplicación previsible y uniforme, a fin de facilitar el comercio exterior chileno.
- Generar alianzas estratégicas en base a la confianza y colaboración con socios y partes interesadas del Servicio Nacional de Aduanas y del comercio exterior para contribuir a la simplificación de los procesos y a mejorar la efectividad de la fiscalización.
- Desarrollar un modelo de gestión de personas, basado en el mérito y adaptado a las necesidades de la organización, desarrollando sus habilidades para contar con personas competentes, íntegras, motivadas, comprometidas con la institución y con vocación de servicio público.
- Implementar y consolidar un modelo de gestión enfocado al logro de los objetivos; en base a procesos integrados, transparentes y expeditos que permita al Servicio prever y responder proactivamente a los cambios del entorno.

## 2.12 SERVICIO NACIONAL DE LA DISCAPACIDAD

El Servicio Nacional de la Discapacidad, Senadis, fue creado por mandato de la Ley 20.422 que Establece Normas sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, normativa publicada en el Diario Oficial el 10 de febrero de 2010.

Es un servicio público funcionalmente descentralizado y desconcentrado territorialmente, que tiene por finalidad promover la igualdad de oportunidades, inclusión social, participación y accesibilidad de las personas con discapacidad. Se relaciona con el Presidente de la República por intermedio del Ministerio de Desarrollo Social.

La **misión** del Servicio Nacional de la Discapacidad es velar por la igualdad de oportunidades, la inclusión social, el respeto de los derechos, la participación en el diálogo social y la accesibilidad de las personas con discapacidad y su entorno, a través de la asesoría, coordinación intersectorial y ejecución de políticas públicas.

Para dar cumplimiento a esta labor el Senadis tiene los siguientes **objetivos estratégicos**:

- Asesorar e integrar las políticas públicas hacia las Personas con Discapacidad en el marco de los lineamientos de la Política Nacional de la Discapacidad, con el objetivo de incorporar la discapacidad como parte de toda política pública, cumpliendo con lo señalado en la Ley y las Convenciones Internacionales.
- Coordinar el conjunto de prestaciones y acciones sociales para las Personas con Discapacidad, mediante acuerdos y convenios, con el objetivo de optimizar la oferta hacia las Personas con Discapacidad.
- Promover el diseño y la implementación de estrategias inclusivas para las Personas con Discapacidad, mediante la ejecución de programas y proyectos con pertinencia territorial que apunten al desarrollo de su autonomía, independencia, autovaloración y sociabilidad.

- Liderar acciones que contribuyan al desarrollo de una cultura de respeto de los derechos de las Personas con Discapacidad, a través de estrategias de información, educación y protección.
- Promover y proteger el cumplimiento efectivo de los derechos de las Personas con Discapacidad que favorezcan la inclusión social, creando mecanismos para la plena participación de las personas con discapacidad, mediante la evaluación y certificación de la inclusión social y el desarrollo de acciones para la defensoría de derechos

### **2.13. SERVICIO NACIONAL DE TURISMO (SERNATUR)**

La misión es ejecutar la Política Nacional de Turismo mediante la implementación de planes y programas que incentiven la competitividad y participación del sector privado, el fomento de la oferta turística, la promoción y difusión de los destinos turísticos resguardando el desarrollo sustentable de la actividad, que beneficien a los visitantes, nacionales y extranjeros, prestadores de servicios turísticos, comunidades y al país en su conjunto.

En sus objetivos estratégicos, se considera entre otros, la coordinación a los actores públicos y privados del sector a participar, alinear y potenciar las acciones de promoción y difusión de los productos y destinos, con el fin de generar el crecimiento de la industria turística. Promover la competitividad del sector mediante la incorporación y certificación de estándares para asegurar la calidad y seguridad de los prestadores de servicios turísticos. Generar información de calidad, oportuna y accesible que facilite la definición de estrategias y la toma de decisiones del sector, para potenciar la oferta turística.

### **2.14. SERVICIO NACIONAL DE PESCA Y ACUICULTURA.**

El SERNAPESCA tiene por misión:

“Fiscalizar el cumplimiento de la normativa pesquera y de acuicultura, tanto nacional como internacional y garantizar la calidad sanitaria de los productos de exportación, a fin de contribuir al desarrollo sustentable del sector, a través de estrategias de monitoreo, control y vigilancia.”

SERNAPESCA en base a su Matriz de Definiciones Estratégicas por una parte y el Programa Nacional de Facilitación por otra se vinculan considerando los siguientes aspectos:

- a) Factor de Riesgo de productos pesqueros de exportación: Son altamente perecibles y con compromiso de salud pública.
- b) Facilitaciones en orden a realización de trámites expeditos y mínimos de tiempo en carguío.

Para hacer eficiente el sistema, SERNAPESCA mantiene un procedimiento de recepción vía web de la documentación en forma anticipada, lo que se traduce en tiempos mínimos del trámite de certificación. Del mismo modo, se acepta la notificación de embarque vía web lo que se materializa en una reducción del trámite.

### **2.15. SERVICIO DE REGISTRO CIVIL E IDENTIFICACIÓN**

La misión del Servicio de Registro Civil e Identificación es facilitar el ejercicio de los derechos de las personas a través del registro, certificación y verificación de los hechos relativos al estado civil, identidad, bienes y otros actos específicos encomendados por ley, resguardando la confidencialidad, confiabilidad y certeza de la información, brindando un servicio oportuno y de calidad.

Dentro de los objetivos estratégicos, se considera mejorar los niveles de satisfacción de las usuarias y los usuarios, diseñando y aplicando instrumentos que permitan detectar y monitorear en forma oportuna sus necesidades y requerimientos.

Garantizar la plena seguridad de nuestros datos a través de la incorporación permanente de tecnología de la información, con innovación y mejoramiento continuo de los procesos.

#### **2.16 SUBSECRETARÍA DE SALUD PÚBLICA.**

La misión institucional que el Ministerio de Salud, busca contribuir a elevar el nivel de salud de la población; desarrollar armónicamente los sistemas de salud, centrados en las personas; fortalecer el control de los factores que puedan afectar la salud y reforzar la gestión de la red nacional de atención. Todo ello para acoger oportunamente las necesidades de las personas, familias y comunidades, con la obligación de rendir cuentas a la ciudadanía y promover la participación de las mismas en el ejercicio de sus derechos y sus deberes.

#### **2.17 TESORERÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.**

La misión es recaudar y cobrar las obligaciones tributarias y créditos del sector público, administrando el Tesoro y distribuyendo los fondos de manera oportuna y transparente, contribuyendo así al desarrollo del país y de sus ciudadanos.

En efecto, la Tesorería de la República es la encargada de recaudar los tributos y demás entradas fiscales, y las de otros servicios públicos, como asimismo, conservar y custodiar los fondos recaudados, las especies valoradas y demás valores a cargo del Servicio.

#### **2.18 OTROS SERVICIOS Y ENTIDADES.**

En el proceso de facilitación, intervienen además de los organismos descritos en los puntos anteriores, otra serie de servicios públicos y entidades privadas que participan en algunas de sus etapas, además de las líneas aéreas de pasajeros y de carga. En el desarrollo y ejecución de las distintas tareas asociadas al programa, se irán identificando cada uno de los actores, así como su participación en el proceso.

### **CAPÍTULO 3. FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.**

Considerando que el propósito del Programa Nacional de Facilitación, es implementar las disposiciones del Convenio de Chicago y los estándares y recomendaciones del Anexo 9 sobre facilitación, de dicho Convenio, en cuanto resulten aplicables a nuestra legislación, se expondrán los artículos de dicho Convenio que contienen regulaciones aplicables a la facilitación del transporte aéreo en relación a los pasajeros, asociando a dicha disposición, los objetivos y tareas específicos a desarrollar a través del Programa de Facilitación.

Previo a los objetivos y tareas, a continuación, a modo referencial y sin la intención de ser exhaustivo, se describe el proceso de llegada y salida de pasajeros.

#### **3.1 DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE ENTRADA Y SALIDA DE PASAJEROS**

##### **3.1.1. Entrada de Pasajeros**

Los pasajeros que ingresan a nuestro país a través de los aeropuertos, deben realizar los trámites correspondientes en los distintos controles establecidos, los que se explican brevemente a continuación.

##### **a. Control Policía Internacional.**

El control migratorio es realizado por Policía de Investigaciones de Chile, ante quién los pasajeros y la tripulación de la aeronave, deben presentar sus documentos de viaje. Sólo serán admitidos legalmente las personas que cumplan con los requisitos establecidos.

En caso de pasajeros con pasaporte proveniente de Australia, Albania, Canadá, Estados Unido y México, debe dirigirse, previamente, a pagar el impuesto por reciprocidad cobrado por el Estado de Chile a personas de esa nacionalidad

##### **b. Retiro de Equipaje.**

Posterior al control policial, los pasajeros retiran su equipaje desde la cinta transportadora asignada a su vuelo.

##### **c. Control Aduanero y Fito zoosanitario.**

Finalmente, todos los pasajeros deben realizar el control del Servicio Nacional de Aduanas y el Servicio Agrícola y Ganadero. Para ello, el pasajero debe llenar, de su puño y letra, una declaración jurada en donde debe indicar:

1. **Para el caso de Aduana:** Si lleva consigo mercancías que no están comprendidas en el concepto de equipaje ó si ingresa al país con más de US\$10.000 de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas en efectivo, o instrumentos negociables al portador por montos superiores al señalado. **En tal caso, el pasajero** será conducido a las oficinas de Aduanas para efectuar la tramitación correspondiente al ingreso de las mercancías o la declaración de dinero, según correspondiere.

En el caso de que el pasajero porte mercancías no comprendidas en el concepto de equipaje o afectas a medidas de frontera, Aduanas se encuentra facultada para formular denuncias sean éstas de carácter administrativo o penal, según sea el caso, las cuales están asociadas al pago de una multa.

2. **Para el caso del SAG:** Si porta consigo uno o más productos de origen vegetal o animal que pudieran poner en riesgo la sanidad agrícola, forestal y animal de Chile. En el caso de que el pasajero porte algún tipo de producto de riesgo y que éste no haya sido declarado, el SAG se encuentra facultado para la aplicación de multas en dinero.

**d. Otros trámites.**

Excepcionalmente, en circunstancias particulares, puede someterse al pasajero y a la tripulación a controles adicionales

### **3.1.2. Salida de Pasajeros**

**a. Check-in**

Cuando el pasajero abandona el país, el primer trámite que puede realizar en el Aeropuerto, es el Check-in. En dicho caso, este proceso es un servicio realizado por personal de tierra de las líneas aéreas o a través de kioscos de autoservicio, y consiste básicamente en el registro y contraste de los datos personales del pasajero en el kiosco que poseen las líneas aéreas en el aeropuerto. El check-in se puede realizar también vía web, a través de teléfonos celulares u otros medios disponibles.

En este lugar el pasajero puede entregar, bajo custodia de la línea aérea, el equipaje que no lo acompañará a bordo del avión y que irá como carga dentro del compartimento mismo.

En este proceso, el pasajero recibe de la línea aérea, una tarjeta de embarque, que le permitirá posteriormente abordar el avión. Si el check-in se realizó vía web, típicamente la tarjeta de embarque se envía vía SMS o mediante correo electrónico, en cuyo caso puede ser impresa por el usuario.

Asimismo, el pasajero en esta instancia, puede solicitar determinados servicios, tales como su ubicación dentro de la aeronave, atención especial a personas con discapacidad, acompañamiento a menores que viajan solos, entre otros. En determinados casos, estos servicios también pueden ser previamente solicitados por los pasajeros a través de la página web u otros mecanismos establecidos para ello.

**b. Control Policía Internacional**

Para Salir de Chile, todos los pasajeros deben presentarse al control que realiza Policía de Investigaciones y presentar sus documentos de viaje y la tarjeta de embarque. Cuando el adulto viaje con menores de edad, se exige documentación notarial, certificados y/o libreta de familia, según corresponda, entre otros.

**c. Control de Seguridad – AVSEC**

La Dirección General de Aeronáutica Civil es la entidad responsable de realizar los controles de seguridad en los aeropuertos del país. En este sentido, el pasajero, antes de ingresar a las áreas restringidas del aeropuerto, es sometido a un control que tiene por finalidad determinar si éste porta especies prohibidas para el vuelo y que eventualmente le pueden ser retenidas temporalmente, mientras se dispone su entrega a las Autoridades competentes, tales como aerosoles, armas, elementos cortantes, entre otros.

En caso de portar algún elemento prohibido, el pasajero, para abordar el vuelo, debe deshacerse de ellos.

#### **d. Trámites ante Aduana**

Posterior a los controles de seguridad y, antes de abordar el vuelo correspondiente, el pasajero podrá realizar, en la oficina de Aduanas dispuesta en la sala de embarque internacional, los trámites de salida temporal de aquellas mercancías no consideradas en el concepto de equipaje. Asimismo, deberá declarar si lleva consigo más de US\$10.000 de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas en efectivo, o instrumentos negociables al portador por montos superiores al señalado.

#### **e. Espera para Abordar**

Posteriormente a los pasos indicados, el pasajero previo a abordar, puede utilizar los servicios y oferta comercial existente en las salas de embarque, como por ejemplo tiendas, Duty Free (tienda libre de impuestos), restaurantes, entre otras.

Luego, el pasajero debe permanecer en las cercanías de la puerta anunciada en su tarjeta de embarque, a la espera de que la línea notifique que puede abordar el avión. Una vez anunciado esto, debe presentar su ticket de embarque y documento de identificación ante el personal de la línea aérea y proceder al embarque de la aeronave.

### **3.2. Objetivos y tareas a desarrollar.**

Conforme se ha indicado, para señalar los objetivos y tareas específicas del Programa Nacional, en relación con los pasajeros, estos se agruparán en función de las disposiciones aplicables del Convenio de Chicago, a saber:

#### **A. Disposiciones sobre entrada y despacho. (Artículo 13 del Convenio de Chicago)**

*“Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado”.*

#### **Formalidades de aduana y de inmigración (Artículo 23 del Convenio de Chicago)**

*“Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio.”*

En relación a los pasajeros, tanto la entrada como su salida, debe considerar por una parte las obligaciones que ellos tienen de cumplir con los trámites establecidos, pero también por parte de los organismos competentes, la necesidad de buscar la forma de simplificar y agilizar dichos trámites. Para lograr estos objetivos es necesario advertir que en los procesos de entrada y salida de pasajeros intervienen una serie de organismos cuya coordinación es esencial para el desarrollo eficiente de ellos.

Los objetivos específicos asociados al proceso de entrada y salida de pasajeros son:

#### **1) Potenciar la participación permanente de todos los actores relevantes del proceso.**

Actualmente, todos los actores que componen el sistema aeroportuario nacional, sean éstos públicos como privados, deben participar de forma conjunta y permanente en instancias de coordinación que permitan fortalecer el sistema, potenciando la sinergia, con el propósito de satisfacer las necesidades y requerimientos de los pasajeros, con un alto estándar de calidad y mínimos tiempos de espera.

En este contexto, resulta primordial potenciar la siguiente tarea: **Potenciar la participación activa de los representantes de organismos públicos y privados en los Comités FAL Aeroportuarios.**

Estos comités, conforme a lo establecido en el Reglamento Orgánico y de funcionamiento del Comité de facilitación de aeropuertos y aeródromos. ROF-04/A-02, de la DGAC, *“tienen por misión arbitrar las medidas para dar solución a los problemas de diaria ocurrencia en los recintos aeroportuarios, en la esfera de la facilitación y someter a la consideración de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, aquellas anomalías y deficiencias que se detecten y cuya solución requiera de una normativa general”*

Las reuniones de facilitación aeroportuaria, deben por tanto, ser una instancia coordinadora, que resuelva o promueva soluciones a los problemas detectados y entregue una importante fuente de retroalimentación de la Comisión Nacional de Facilitación.

Para lograr lo anterior, es imprescindible la existencia de una instancia de coordinación interinstitucional, para planificar, programar y controlar las diversas acciones tendientes a mejorar y tener el control, del proceso en su totalidad. Lo anterior, no implica desconocer que es menester tomar decisiones inmediatas en el aeropuerto por situaciones de cotidiana ocurrencia o para solucionar problemas específicos que puedan plantearse, pero los Comités FAL, deben recoger y canalizar las distintas inquietudes, problemas e interrogantes para dar solución consensuada entre todos los intervinientes.

Asimismo, es necesario que exista la adecuada coordinación entre los Comités de Facilitación de Aeropuertos y Aeródromos y la Comisión Nacional de Facilitación; para ello se fomentará la comunicación a través de la Secretaría General de la JAC, instando porque los Comités de Facilitación envíen las actas de las reuniones que realicen, a la Secretaría General de la JAC, para ser conocidos por la Comisión Nacional, particularmente cuando se aborden temas generales o problemáticas que sean relevantes para la actividad aérea internacional en su conjunto.

## **2) Incorporar accesibilidad universal a personas con discapacidad o impedimentos en las futuras licitaciones aeroportuarias.**

Las futuras licitaciones que se realicen en los diversos aeropuertos, deben considerar y fortalecer aspectos relacionados con el principio de accesibilidad universal y diseño universal para personas con discapacidad o impedimentos, abarcando el proceso de embarque y llegada de manera integral.

Para lo anterior, resulta útil considerar la experiencia internacional teniendo presente aspectos tales como la tecnología incorporada, la mano de obra altamente calificada utilizada, ágiles sistemas de control, entre otras.

## **3) Incluir facilidades que promuevan el turismo**

Una de las necesidades más relevante para los visitantes extranjeros que ingresan a nuestro país, es contar con información turística. En este sentido se debe considerar en la planificación de infraestructura e instalaciones aeroportuarias, puntos de información

turística en sitios visibles y accesibles, que permitan otorgar información oportuna a los visitantes, información que los orienten tanto en su ingreso al país, como en su recorrido por este. Asimismo, la promoción de los atractivos turísticos, debe verse reforzada con imágenes que promuevan e incentiven conocer nuestro país.

**4) Fortalecer mecanismos para incorporar requerimientos de infraestructura.**  
Fortalecer los mecanismos establecidos para incorporar en las licitaciones de aeropuertos requerimientos estructurales y operativos necesarios para el cumplimiento de las funciones que posee cada organismo con atingencia en la facilitación de aeropuertos.

Los requerimientos estructurales y operativos que involucren inversión, según corresponda de acuerdo a las atribuciones del Ministerio de Desarrollo Social, son analizados e incorporados a una evaluación técnico-económica de un proyecto, contando con un informe favorable de dicho Ministerio.

**5) Ofrecer servicios con énfasis en los estándares de calidad.**

Se puede observar una tendencia global a mejorar continuamente los estándares de calidad de los servicios, considerando entre otros factores que los usuarios están cada vez más informados y son más exigentes. Por ello, resulta relevante entre otros aspectos evaluar la calidad, en la medida que ello sea posible y revisar también las experiencias (mejores prácticas) internacionales.

Para lo anterior, la Secretaría de la JAC, realizará un levantamiento de información de los distintos indicadores de medición de calidad, con el objeto de revisar los existentes y promover las mejoras que puedan incorporarse, previa la coordinación con los distintos organismos involucrados.

En este mismo sentido, la Secretaría de la JAC, genera y envía trimestralmente informes a PDI, SAG, ADUANA, DGAC (por su control AVSEC) y a Tesorería, que incluye gráficos, con cortes mensuales y/o anuales, que proveen de información gráfica de los tiempos de espera en fila y de atención en los puntos de control, así como la cantidad de máquinas operativas. La información utilizada se origina gracias a servicio de medición contratado por la empresa Concesionaria de AMB.

Los edificios terminales de la red primaria de aeropuertos del país, se diseñan bajo un estándar de servicio C de la clasificación realizada por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

**6) Potenciar la interacción entre el sector público y el privado.**

Con el fin de mejorar los procesos de facilitación y advertir oportunamente las posibilidades de mejoras, es necesario generar un intercambio de información permanente entre el sector público y privado.

Para lo anterior, se potenciará el trabajo en los grupos ad hoc, que sean convocados para tratarse diversos temas de facilitación, pudiendo el sector privado requerir por intermedio de la Secretaría de la JAC, la solicitud de coordinación con otros servicios, para analizar determinadas problemáticas o propuestas que puedan existir, tanto del

punto de vista operativo, normativo o cualquier otro relacionado. Lo anterior, es sin perjuicio de los requerimientos que se puedan plantear directamente a los jefes de aeropuertos o aeródromos, considerando también su carácter de Presidentes de los Comités FAL Aeroportuarios; o, directamente ante los servicios involucrados.

## **B. Prevención contra la propagación de enfermedades (Artículo 14 del Convenio)**

*“Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de cualquier convenio internacional existente sobre la materia en el que sean partes los Estados contratantes”.*

Se tendrá en consideración para este objetivo lo estipulado en Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005).

Para el cumplimiento de la citada disposición se contempla **fomentar la minimización de contingencias en los aeropuertos.**

Desarrollar simulacros de contingencias de importancia en salud pública con la participación de actores relevantes, con el propósito de que, en caso de ocurrencia real, se posea el nivel de conocimiento para actuar de manera coordinada, efectiva y asertiva, tratando siempre de que la contingencia no afecte de manera sustancial a los tiempos de espera y atención de los pasajeros.

## **C. Simplificación de formalidades (Artículo 22 Convenio de Chicago)**

*“Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retarde innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho”*

En relación a esta disposición, el presente Programa considera los siguientes objetivos y tareas:

### **1) Optimizar e integrar los procedimientos de todas las entidades**

Los organismos competentes y las entidades privadas que participan en los procesos vinculados a la facilitación, deben propender a mantener sistemas homogéneos de control, con el propósito de disminuir los tiempos de control. En este sentido, resulta de mucha utilidad, que los servicios manejen información estándar y transversal y que ésta, a su vez, sea manejada y comprendida por todos los integrantes del proceso de control.

### **2) Evaluar reforzar la aplicación de tecnología en los procesos de Inspección.**

Si bien los procesos actuales de inspección consideran el uso de tecnología, en el desarrollo del Programa, se considera evaluar por parte de los organismos competentes la posibilidad de reforzar la aplicación de tecnología en los procesos de inspección. Así por ejemplo, se evaluará la implementación de mecanismos de interoperabilidad entre

organismos públicos que permitan compartir información en línea sobre materias migratorias.

El estado del arte en la aplicación de la tecnología en los procesos de inspección migratoria lo constituyen los Sistemas Interactivos de Información Anticipada de Pasajeros (“iAPIS” por sus siglas en inglés), acorde a las normas y métodos recomendados OACI. Por lo anterior, los organismos involucrados instarán por apoyar cualquier medida que implique avanzar o preparar las condiciones hacia la consecución de un sistema como el referido.

**3) Capacitar a las distintas instituciones en el entendimiento de los objetivos de la facilitación y su normativa asociada**

Capacitar en forma permanente y periódica a los funcionarios que tienen competencia en los controles de ingreso y salida, con el fin de que cuenten con toda la información y los antecedentes de las disposiciones aplicables a las tareas que desarrollan, con énfasis en la facilitación en los distintos procesos.

La Secretaría de la JAC, debido a su marco normativo que le asigna por función el promover la facilitación, la principal encargada de propiciar éste objetivo.

**4) Revisión de la normativa asociada al proceso de facilitación.**

Realizar en forma periódica y/o caso a caso, por ejemplo en el contexto del trabajo de un grupos ad hoc de la Subcomisión FAL, la revisión de la normativa aplicable, con el fin de proponer eventuales modificaciones que permitan alcanzar los distintos objetivos asociados al Programa Nacional de Facilitación y, en general, al proceso de ingreso y salida de pasajeros del país.

**5) Desarrollo de iniciativas relevantes.**

Los organismos competentes apoyan, conforme a sus atribuciones y capacidades, aquellos proyectos públicos o privados que repercuten positivamente en la facilitación del transporte de pasajeros. Así por ejemplo, se está gestionando una oficina de atención a público del Departamento de Extranjería y Migración, en AMB.

### **Minimizar los tiempos de todos los procesos involucrados en el ingreso y salida de los pasajeros**

Para este objetivo se prevé el desarrollo de diversas tareas, tales como: revisar la calidad y cantidad de la señalética al interior de los aeropuertos; monitorear la cantidad de recursos humanos para atender cada uno de los diversos procesos por los que es sometido un pasajero, equilibrando oferta vs/s demanda; establecer adecuados layouts de los equipos de control y counter; sistema de control de gestión, que permita medir y cuantificar los tiempos de espera de los pasajeros en los diversos procesos. Esto último permite establecer indicadores de gestión que permiten reconocer falencias, realizar comparaciones por bloques temporales de tiempo, etc.

#### **6) Difusión de iniciativas vinculadas a la facilitación.**

Se propone realizar campañas de difusión sobre los objetos prohibidos para abordar/descender de una aeronave, puede resultar ser un elemento muy importante para reducir los tiempos en los procesos de control de seguridad, aduanero y fito zoo sanitario.

El impacto de estas campañas es relevante, pues por ejemplo hay que considerar que por cada pasajero que desconoce las recomendaciones, el contralor de cada una de las instituciones involucradas en estos controles deberá invertir y utilizar tiempo importante en realizar una inspección secundaria, lo cual tiene un alto costo de oportunidad.

Asimismo, se propone difundir a través de la publicación por distintos medios de información relacionada con los requisitos para solicitar Visa para personas de negocios, en el marco de los acuerdos de libre comercio suscritos por Chile.

Por último, se busca mantener con la periodicidad que los recursos lo permitan, campañas de difusión de los derechos y deberes de los pasajeros.

#### **D. Adopción de normas y procedimientos internacionales (Artículo 37, Convenio de Chicago)**

*“Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”*

#### **Propender a la implementación de las normas del Anexo 9 sobre facilitación de la OACI**

En la medida que se cumpla con la normativa nacional y se mantengan niveles óptimos de seguridad, los organismos competentes propenderán a la implementación de las normas propuestas en el Anexo 9 sobre facilitación de la OACI.

Teniendo presente la disposición citada, se proponen como objetivo y tareas asociadas: la Revisión la normativa aplicable. En efecto, considerando el propósito y los objetivos generales del presente Programa, es necesario revisar y, eventualmente, proponer la actualización de algunos aspectos de la normativa aplicable por los distintos servicios.

Para ello es esencial el análisis de las normativas de los distintos organismos competentes, para a partir de ello formular las propuestas que correspondan. Así por ejemplo, se propone la generación de un anteproyecto de legislación de extranjería y migración, como propuesta de modernización de las actuales categorías migratorias existentes.

## **CAPÍTULO 4.**

## FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE DE CARGA

### 4.1 DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE CARGA

Previo a los objetivos y tareas, a continuación, a modo referencial y sin la intención de ser exhaustivo, se describe el proceso de ingreso y salida de carga.

#### 4.1.1. Ingreso de Mercancías

##### a. Manifestación de la Carga

La presentación a la Aduana del manifiesto de carga se realiza mediante la transmisión electrónica de los datos del encabezado del manifiesto y de los documentos de transporte (Guías Aéreas), que hace, en forma anticipada, la entidad que lo emite (Línea Aérea y Emisores de Guías Aéreas). Lo anterior, es sin perjuicio de la aplicación de nuevas tecnologías que puedan implementarse o de otra modalidad de presentación del manifiesto previstas para situaciones de contingencia.

##### b. Recepción de la Carga (Almacenaje)

Una vez aceptado el manifiesto, el transportista (explotador de la aeronave) deberá entregar las mercancías al concesionario del recinto de depósito aduanero elegido (Almacenista). Junto con la recepción de la carga, éste deberá emitir el Almacenista emite el documento denominado Papeleta de Recepción.

##### c. Tramitación de la Declaración de Ingreso

Para la introducción legal de mercancía extranjera al país, deberá tramitarse la destinación aduanera correspondiente. La formalización de ésta se hará mediante el documento denominado "Declaración", el que indicará la clase o modalidad de la destinación de que se trate. Para la introducción legal de mercancías extranjera para su uso o consumo en el país, se deberá contar con la Declaración de Ingreso (DIN) legalizada por el Servicio Nacional de Aduanas. La tramitación de la Declaración de Ingreso se efectúa por vía electrónica en el 98% de los casos, pudiendo realizarse en forma anticipada (antes del arribo de las mercancías al país) o en forma normal (después del arribo de éstas). Las destinaciones aduaneras amparadas por la Declaración de Ingreso son: Importación, Admisión Temporal, Almacén Particular, Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo y Reingreso. Usuarios responsables del envío de los mensajes: Agentes de Aduanas, Consignatarios con licencia para despachar y Fiscalizadores de Aduanas.

##### Revisión del Servicio Nacional de Aduanas

En base a la información transmitida, Aduana -mediante metodologías de gestión de riesgos, seleccionará las operaciones para revisión física, revisión documental o aforo de las mercancías.

##### d. Retiro de Mercancías

Para efectuar el retiro de las mercancías, la persona autorizada por el despachador de aduanas o por el dueño o consignatario de la mercancía, deberá acudir al almacén para solicitar el retiro.

Para efectuar la entrega, el Almacenista debe consultar su sistema (el que está en línea con el sistema de Aduanas y el de la Tesorería General de la República) o en su defecto

consultar directamente al Sistema del Servicio de Aduanas y realizar las siguientes validaciones y verificaciones:

- Verificar que la DIN esté ACEPTADA.
- Verificar que los Giros Comprobantes de Pago asociados a la DIN estén PAGADOS.
- Verificar que si la operación fue seleccionada para inspección, ésta se hubiere cumplido.

Una vez realizadas las validaciones el Almacenista se encuentra en condiciones de entregar las mercancías, las que son cargadas en el medio de transporte elegido y despachadas al domicilio del dueño o consignatario.

#### **4.1.2. Salida de Mercancías.**

##### **a. DUS “ACEPTACIÓN A TRAMITE”**

Para la salida legal de mercancías nacionales o nacionalizadas del país, deberá tramitarse el Primer mensaje “Aceptado a Trámite” del Documento Único de Salida (DUS) ante Aduanas. La tramitación de este documento debe ser realizada en forma electrónica. La salida de mercancías del país, deberá corresponder a una de las siguientes destinaciones aduaneras: Exportación, Reexportación o Salida Temporal.

Usuarios: Agentes de Aduanas, Consignantes con licencia para despachar, Compañías Transportadoras y Empresas de Envíos de Entrega Rápida (Courier).

Agentes Especiales Autorizados para Despachar, Compañías Transportadoras y Couriers.

##### **b. Ingreso a Zona Primaria**

El transportista –previamente coordinado con el empleado del Agente de Aduanas correspondiente- debe presentarse al control de ingreso a zona primaria con la Guía de Despacho, la cual debe contener, entre otros datos, el número de aceptación del DUS. Para lo cual ha existido una coordinación previa con el agente de aduana.

El funcionario de Aduanas ingresará al sistema informático los datos exigidos, dando como resultado la autorización para ingresar a zona primaria. Si la operación es seleccionada para examen físico, éste deberá realizarse en forma previa al embarque de las mercancías. Cumplido los trámites respectivos, las mercancías se encontrarán en condiciones de ser embarcadas por la compañía aérea responsable de su transporte hacia el exterior, previo acondicionamiento de ellas.

##### **c. Manifestación de la Carga**

La presentación a la Aduana del manifiesto se realizará mediante la transmisión electrónica de los datos del encabezado del manifiesto y de los documentos de transporte (Guías Aéreas), por la entidad emisora (Líneas Aéreas y Emisores de Guías Aéreas)

##### **d. Inspección pre-embarque de productos pesqueros de exportación**

A los productos pesqueros y de acuicultura con fines de exportación, con el objeto de verificar la consistencia entre lo transportado y lo acreditado, se revisan los documentos tributarios con acreditación legal que acompañan la carga y el muestreo de la partida de exportación, en forma aleatoria.

**e. Revisión AVSEC**

Toda carga de exportación, debe ser visada por el área de Seguridad Aeroportuaria AVSEC, antes de ser embarcada en las Aeronaves. Para efectos del control de mercancías peligrosas, las Empresas deben entregar copia de su manifiesto a AVSEC, para su fiscalización previo a su embarque.

**f. Tramitación de la Legalización del DUS**

El segundo envío del DUS, tiene por objeto solicitar la legalización de la operación, es obligatorio en términos generales para todas aquellas operaciones tramitadas con DUS, excepto las operaciones de trámite simplificado (igual o inferior a los US\$ 2.000 FOB). En la legalización, el Despachador presenta a Aduana la totalidad de los datos exigidos para una operación de salida.

Para aquellas operaciones de exportación en que el exportador hubiere pactado una modalidad distinta de a firme deberá presentar a través del despachador o personalmente, en su caso, un informe de variación, denominado Informe de Variación del Valor (IVV), dentro del plazo máximo de siete (7) meses a contar de la fecha de legalización del DUS.” Correspondería al tercer requisito de la exportación, en el cual se acredita ante el Servicio de Aduanas, el resultado definitivo de la operación de exportación cuya modalidad de venta es distinta a la de “a firme.

Usuarios: Agentes de Aduanas u otros autorizados por el Servicio de Aduanas.

Plazo: El plazo para tramitar el segundo mensaje, es de 25 días corridos, contado desde la fecha de aceptación del primer mensaje.

**4.2 OBJETIVOS Y TAREAS A DESARROLLAR.**

A continuación se encuentran tareas y metas de los distintos organismos con competencias en el transporte aéreo de carga. Los objetivos dentro de los cuales se enmarcan las tareas y metas se encuentran alineados con los principios expuestos en la sección 1.5 Principios Generales. A su vez los objetivos han sido agrupados utilizando disposiciones aplicables del Convenio de Chicago.

**A. Aterrizaje en aeropuertos aduaneros. (Artículo 10 del Convenio de Chicago)**

*“Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes”.*

**Disposiciones sobre entrada y despacho. (Artículo 13 del Convenio de Chicago)**

*“Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado”.*

### **Formalidades de aduana y de inmigración (Artículo 23 del Convenio de Chicago)**

*“Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio.”*

#### **1) Coordinación de organismos en la realización de las actividades del Proceso de Carga**

En el Proceso de Carga participan diversos organismos y entidades, siendo la intervención de todos y cada uno de ellos lo que determina el grado de cumplimiento con sus objetivos institucionales, así como el grado de satisfacción de los usuarios. Se busca potenciar la participación de y entre los actores relevantes, a través de la realización de las siguientes tareas propuestas, las que se ejecutarán en la medida de lo posible y considerando la disponibilidad de recursos materiales y personales para ello:

- Realizar a lo menos una reunión del comité de carga al año en cada aeropuerto.
- Desarrollar Actividades de difusión del RSI (2005) con actores relevantes del extrasector.
- Desarrollar planes de contingencia para el control de eventos de importancia en salud publica en aeropuertos con actores relevantes.
- Desarrollar simulacros de contingencias de importancia en salud publica en aeropuertos con la participación de actores relevantes.

Desarrollar mecanismos que permitan incorporar en las licitaciones de aeropuertos requerimientos estructurales y operativos. Los requerimientos estructurales y operativos que involucren inversión, según corresponda, de acuerdo a las atribuciones del Ministerio de Desarrollo Social, son analizados e incorporados a una evaluación técnico-económica de un proyecto, contando con un informe favorable de dicho Ministerio.

- Seguimiento a las actividades de monitoreo, control y vigilancia, que se realizan Interinstitucionalmente (COFI) en acuerdo con las demás Instituciones Fiscalizadoras del Aeropuerto.

Asimismo, es necesario que exista la adecuada coordinación entre los Comités de Facilitación de Aeropuertos y “mesas de carga” existentes y la Comisión Nacional de Facilitación; para ello se fomentará la comunicación a través de la Secretaría General de la JAC, instando porque los Comités de Facilitación envíen las actas de las reuniones que realicen, a la Secretaría General de la JAC, para ser conocidos por la Comisión Nacional, particularmente cuando se aborden temas generales o problemáticas que sean relevantes para la actividad aérea internacional en su conjunto.

#### **2) Difusión orientada a la generación de usuarios informados.**

A través de la entrega de información a los usuarios de los requisitos administrativos y de control se pretende informarlos de manera que cuando soliciten los servicios de los organismos involucrados en la carga, los procesos se realicen fluidamente. Lo anterior repercute disminuyendo inconvenientes por requisitos administrativos y de control que

puedan presentarse al contar con un usuario más informado. En este sentido las tareas a desarrollar están vinculadas con:

- Difusión sobre disposiciones para el transporte de mercancías peligrosas vía aérea.
- Mantener actualizados en la página web de la DGAC, los requisitos y procedimientos necesarios para la exportación e importación
- Mantener por parte de SERNAPESCA en su página web, actualizados los requisitos y procedimientos necesarios para la exportación e importación de recursos hidrobiológicos, productos pesqueros y acuícolas e insumos relacionados con la actividad.

### **3) Entregar un servicio que apoye el funcionamiento satisfactorio de la actividad**

La entrega de un servicio que sea coherente con el funcionamiento de la actividad aérea de carga -la cual está relacionada a su vez íntimamente con la actividad aérea de pasajeros- es un requerimiento necesario para el normal desarrollo de la actividad.

Cabe destacar la existencia de productos extremadamente sensibles a los tiempos y condiciones de la cadena de transporte, típicamente aunque no exclusivamente, los productos perecibles, cuya descomposición, de no removerse cuando corresponde, puede afectar negativamente la calidad de otras cargas. En estos casos, la Aduana podrá autorizar la destrucción de las mercancías, previa solicitud fundada. Para lo anterior, es fundamental las tareas que desarrolle la DGAC en torno a la operación con personal competente; capacitación permanente al personal AVSEC; distribución adecuada de equipos y uso, eficiente, de los recursos disponibles. Asimismo, se instará por, en la medida de lo posible, de proveer las condiciones adecuadas para mantener la “cadena de frío” de los productos y por aumentar la cantidad de agentes acreditados de carga, manteniendo el compromiso de mejora continua en el control de calidad.

Por su parte con el objeto de otorgar un servicio acorde con los requerimientos de la actividad, SERNAPESCA, ha implementado las medidas necesarias a objeto de facilitar el levante de la mercancía con la atención y turnos especiales de días sábados y domingos. Asimismo, se busca dar a las importaciones de especies vivas y productos perecederos, un tratamiento de trámite de urgencia, dada su condición.

### **4) Potenciar la interacción entre el sector público y el privado.**

Con el fin de mejorar los procesos de facilitación y advertir oportunamente las posibilidades de mejoras, es necesario generar un intercambio de información permanente entre el sector público y privado.

Para lo anterior, se potenciará el trabajo en los grupos ad hoc, que sean convocados para tratarse diversos temas de facilitación, pudiendo el sector privado requerir por intermedio de la Secretaría de la JAC, la solicitud de coordinación con otros servicios, para analizar determinadas problemáticas o propuestas que puedan existir, tanto del punto de vista operativo, normativo o cualquier otro relacionado. Lo anterior, es sin perjuicio de los requerimientos que se puedan plantear directamente a los jefes de aeropuertos o aeródromos, considerando también su carácter de Presidentes de los Comités FAL Aeroportuarios; o, directamente ante los servicios involucrados.

Ejemplo de trabajo coordinado lo constituye el proyecto de implementación de la Guía de Embarque electrónica (eAWB), impulsado por IATA, en la que participan entre otros representantes de aerolíneas, de almacenes privados, de agentes de aduana, así como funcionarios del Servicio Regional de Aduana Metropolitana y la Secretaría de la JAC.

## **B. Simplificación de formalidades (Artículo 22 Convenio de Chicago)**

*“Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retarde innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho”*

### **1) Desarrollar tecnología de la información eficaz para aumentar la eficiencia y efectividad de los procedimientos en los aeropuertos.**

Las TICs han constituido desde ya algún tiempo el soporte sobre el cual se ha logrado aumentar tanto la eficiencia como la eficacia en las más variadas actividades públicas y privadas, especialmente en aquellas dónde el manejo/traspaso de la información es intensivo. Como tarea específica se encuentra la transmisión de datos de seguridad de la carga vía on-line. Lo anterior, es sin perjuicio del desarrollo de tecnología vinculada a los procesos de correo y suministros.

Se considera que la realización de los procesos de control sin el uso de documentos físicos, es una meta deseable en tanto su materialización se entiende beneficiosa en términos de eficiencia de recursos y eficacia, tanto para el sector público como para la industria misma.

### **2) Limitar información solicitada / remitida a lo estrictamente necesario**

Una de las implicancias de este objetivo tiene relación con limitar la información solicitada o remitida (incluso a organismos de otros países y/o internacionales) a aquella que es estrictamente necesaria. En este sentido, SERNAPESCA requiere únicamente la información que el mercado de destino solicita, o los convenios contractuales firmados.

El Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX) limita la información solicitada al requerir ingresar una única vez información necesaria para distintos procesos, la cual se replica automáticamente.

### **3) Limitar al mínimo posible los tiempos requeridos para la realización de los controles fronterizos y procedimientos relativos al levante o despacho de la carga**

Menores tiempos de realización de las actividades se pueden deber gracias a aumentos de productividad, aumentos de personal, gestión de los procedimientos de manera oportuna, uso de TICs, etc. Más allá del motivo por los que se produzcan las disminuciones en los tiempos, éstos se traducen típicamente en beneficios para los distintos actores. Las metas de tiempos de procesamiento permiten enfocar los recursos de manera de lograr el objetivo propuesto y con los niveles de servicio deseados.

Una herramienta a considerar para este objetivo es contar con los procesos modelados, lo que a partir de su análisis permite mejorarlos en términos de eficiencia y eficacia, eventualmente modificarlos, así como establecer metas e indicadores para la gestión en puntos clave, para la mejora continua.

Por su parte SERNAPESCA cuenta con procedimientos para la tramitación anticipada de los certificados sanitarios y otro para la certificación vía web; dispone de un procedimiento

para la recepción vía electrónica de Solicitudes de Importación de Productos Pesqueros (SIPP), actas de internación y órdenes de cuarentena para especies vivas. Además las solicitudes de visaciones para el transporte de recursos o productos pesqueros se pueden también realizar vía web en un módulo habilitado especialmente en la página web de SERNAPESCA.

#### **4) Revisión de la normativa asociada al proceso de facilitación.**

Realizar en forma periódica y/o caso a caso, por ejemplo en el contexto del trabajo de un grupos ad hoc de la Subcomisión FAL, la revisión de la normativa aplicable, con el fin de proponer eventuales modificaciones que permitan alcanzar los distintos objetivos asociados al Programa Nacional de Facilitación y, en general, al proceso de transporte de carga desde y hacia el país.

#### **5) Desarrollo de iniciativas relevantes.**

Los organismos competentes apoyan, conforme a sus atribuciones y capacidades, aquellos proyectos públicos o privados que repercuten positivamente en la facilitación del transporte de carga aérea.

Entre los proyectos e iniciativas relevantes, se encuentran:

- Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX)
- E Freight y, particularmente, la implementación de la Guía Electrónica o eAWB
- Reconocimiento de Chile como país con cadena de valor asegurada, con sello de seguridad

### **C. Adopción de normas y procedimientos internacionales (Artículo 37, Convenio de Chicago)**

*“Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea”*

#### **1) Propender a la implementación de las normas del Anexo 9 sobre facilitación de la OACI**

Teniendo presente la disposición del Convenio de Chicago citada, los organismos competentes propenderán a la armonización con las normas y métodos recomendados del Anexo 9 sobre facilitación de la OACI, en la medida que se cumpla con la normativa nacional, se mantengan niveles óptimos de seguridad.

#### **2) Elaborar procedimientos de presentación de datos con antelación a la llegada, a fin de acelerar el levante o despacho.**

A efectos de acelerar los trámites de levante y despacho de las mercancías, resulta fundamental la elaboración de procedimientos de presentación de datos con antelación a la llegada. Así por ejemplo, en SERNAPESCA las actividades de certificación, visación e inspección se realizan de acuerdo a los TLC con CEE y otros países de Convenio Contractual.

El Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX) representa la implementación de este objetivo al constituir una ventanilla única para la realización de múltiples trámites de manera eficiente y coordinada.

#### **3) Uso de técnicas de revisión selectiva y examinación modernas.**

Los organismos están continuamente actualizando sus procedimientos de manera producir mejoras continuas en términos de eficiencia. El uso de técnicas de revisión

selectiva así como novedosas formas de examinación son herramientas que permiten a las operaciones de control mejorar su eficiencia y la facilitación de la carga siendo exportada/importada. Entre las tareas asociadas encontramos la aplicación de tecnología en los procesos de Inspección por parte de la DGAC y los controles físicos de la mercancía que en SERNAPESCA se realizan en base a una norma estadística de muestreo aleatorio.

**4) Utilizar la gestión de riesgo en la aplicación de procedimientos de control fronterizo para el levante o despacho de mercancías.**

Tanto la OACI como la OMA han hecho énfasis en el uso de técnicas de gestión de riesgo para definir cuándo llevar a cabo una inspección física de la carga. Esto implica tomar una decisión racional del riesgo de las cargas de manera de definir la necesidad de la inspección física. Así por ejemplo, son tareas específicas, la utilización, cuando sea posible, de técnicas de gestión de riesgo en la revisión de carga y el monitoreo y control de las exportaciones e importaciones se realice en base a una matriz de riesgo.

BORRADOR

## CAPITULO 5

### Otras disposiciones sobre facilitación.

Considerando las disposiciones del Convenio de Chicago, es relevante indicar que durante el desarrollo y ejecución del Programa Nacional, se instará por la adopción de las medidas necesarias para la facilitación de los trámites asociados a las aeronaves, tripulación, correo y suministros. De esta forma, aspectos tales como la revisión de la normativa, actividades de capacitación y otras tareas expuestas a propósito de la facilitación de los pasajeros y de la carga en los capítulos 3 y 4 de este Programa, se harán extensivos a las tripulaciones, aeronaves y correos, en cuanto resulten aplicables.

## CAPITULO 6

### Disposiciones finales

#### 1. Programa de instrucción de facilitación

La Secretaría de la JAC, en coordinación con los servicios competentes, formulará un Programa de instrucción de facilitación, para el personal de los organismos públicos que trabajan en el Aeropuerto, DGAC, PDI, ADUANA, Carabineros de Chile, SAG, Sernapesca, y para los trabajadores de los operadores aéreos, de los explotadores de terminales aéreas y de las empresas de servicios que se desempeñan en recintos aeronáuticos, que contemplará materias de facilitación, para que conozcan, comprenda y apliquen la facilitación en la atención de los pasajeros y la carga.

#### 2. Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales.

El Convenio de Chicago en su artículo 38 prescribe que: “**Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales.** Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión”.

Para la aplicación de este precepto, se realizarán las coordinaciones necesarias con la DGAC, para efectuar las notificaciones de las diferencias que correspondan. En este sentido, también la Comisión Nacional de Facilitación y la Subcomisión de Facilitación, propondrán las medidas pertinentes para la aplicación de las normas y métodos recomendados en el anexo 9 a Convenio de Aviación Civil Internacional y su adecuación a la legislación nacional.

Asimismo, conforme a los objetivos y tareas planteadas en los capítulo 3 y 4 del Programa, se revisará en general la normativa aplicable a los procesos de facilitación, con el fin de proponer las actualizaciones que correspondan.

BORRADOR