



OACI

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Facilitación

Decimoquinta edición, octubre de 2017



Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo antes del 17 de junio de 2017 y reemplaza, desde el 23 de febrero de 2018, todas las ediciones anteriores del Anexo 9.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL



| OACI

Normas y métodos
recomendados internacionales

Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Facilitación

Decimoquinta edición, octubre de 2017

Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo antes del 17 de junio de 2017 y reemplaza, desde el 23 de febrero de 2018, todas las ediciones anteriores del Anexo 9.

Véase en el Preámbulo la información relativa a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

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

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

Primera edición, 1949

Decimocuarta edición, 2015

Decimoquinta edición, 2017

Anexo 9, *Facilitación*

Número de pedido: AN 9

ISBN 978-92-9258-315-6

© OACI 2017

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

ÍNDICE

	<i>Página</i>
PREÁMBULO	(ix)
CAPÍTULO 1. Definiciones y principios generales	1-1
A. Definiciones	1-1
B. Principios generales	1-6
CAPÍTULO 2. Entrada y salida de aeronaves	2-1
A. Generalidades	2-1
B. Documentos — requisitos y uso	2-2
C. Corrección de documentos	2-3
D. Desinsectación de aeronaves	2-3
E. Desinfección de aeronaves	2-4
F. Disposiciones relativas a los vuelos de la aviación general internacional y a otros vuelos no regulares	2-5
I. Generalidades	2-5
II. Autorización previa	2-5
III. Avisos previos de llegada	2-6
IV. Despacho y permanencia de las aeronaves	2-6
CAPÍTULO 3. Entrada y salida de personas y de su equipaje	3-1
A. Generalidades	3-1
B. Documentos requeridos para viajar	3-1
C. Seguridad de los documentos de viaje	3-1
D. Documentos de viaje	3-2
E. Visados de salida	3-3
F. Visados de entrada y reingreso	3-3
G. Tarjetas de embarque/desembarque	3-4
H. Certificados internacionales de vacunación o profilaxis	3-4
I. Inspección de documentos de viaje	3-4
J. Procedimientos de salida	3-5
K. Procedimientos de entrada y responsabilidades	3-6
L. Procedimientos y requisitos de tránsito	3-7
M. Disposición del equipaje separado de su propietario	3-7
N. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves	3-8
O. Inspectores de la aviación civil	3-9
P. Asistencia de emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor	3-9
Q. Menores	3-10

CAPÍTULO 4. Entrada y salida de carga y otros artículos	4-1
A. Generalidades	4-1
B. Información requerida por las autoridades competentes	4-2
C. Levante y despacho de la carga de exportación y de importación	4-3
D. Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales	4-5
E. Contenedores y paletas	4-6
F. Documentos y procedimientos relativos al correo	4-7
G. Material radiactivo	4-7
CAPÍTULO 5. Personas no admisibles y deportadas	5-1
A. Generalidades	5-1
B. Personas no admisibles	5-1
C. Personas deportadas	5-3
D. Obtención de un documento de viaje sustitutivo	5-4
CAPÍTULO 6. Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico	6-1
A. Generalidades	6-1
B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos	6-2
I. Disposiciones comunes	6-2
II. Disposiciones relativas al estacionamiento y al servicio de las aeronaves	6-3
III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes	6-3
IV. Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes	6-3
V. Tránsito y trasbordo de pasajeros y tripulaciones	6-4
VI. Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros	6-4
VII. Instalaciones para el manejo y despacho de la carga y el correo	6-4
C. Instalaciones y servicios necesarios para implantar las medidas de sanidad pública, el socorro médico de urgencia y las relativas a la cuarentena de animales y plantas	6-5
D. Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes	6-6
E. Pasajeros insubordinados	6-6
F. Comodidades para los pasajeros	6-6
CAPÍTULO 7. Aterrizaje fuera de los aeropuertos internacionales	7-1
A. Generalidades	7-1
B. Breve parada-estancia	7-1
C. Interrupción del vuelo	7-1

	<i>Página</i>
CAPÍTULO 8. Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos.....	8-1
A. Fianzas y exención de requisición o embargo	8-1
B. Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro	8-1
C. Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas (UN)	8-2
D. Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias	8-2
E. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas	8-3
F. Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles	8-4
G. Establecimiento de programas nacionales de facilitación	8-4
H. Facilitación del transporte de las personas con discapacidades.....	8-4
I. Generalidades	8-4
II. Acceso a los aeropuertos	8-5
III. Acceso a los servicios aéreos	8-6
I. Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares	8-6
CAPÍTULO 9. Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros	9-1
A. Generalidades	9-1
B. Información anticipada sobre los pasajeros (API)	9-1
C. Sistemas electrónicos de viajes (ETS)	9-3
D. Datos del registro de nombre de los pasajeros (PNR)	9-4
APÉNDICE 1. Declaración general	AP 1-1
APÉNDICE 2. Manifiesto de pasajeros	AP 2-1
APÉNDICE 3. Manifiesto de carga	AP 3-1
APÉNDICE 4. Certificado de desinsectación residual	AP 4-1
APÉNDICE 5. Tarjeta de embarque/desembarque	AP 5-1
APÉNDICE 6. Recomendación del Consejo de cooperación aduanera	AP 6-1
APÉNDICE 7. Certificado de miembro de la tripulación (CMT)	AP 7-1
APÉNDICE 8. Certificado de inspector de la aviación civil	AP 8-1
APÉNDICE 9. Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles	AP 9-1
1. Documentos de atestación de pérdida o destrucción de documentos de viaje	AP 9-1
2. Carta relativa a documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores	AP 9-2
APÉNDICE 10. Formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos mercantiles	AP 10-1

APÉNDICE 11. Modelo de programa de facilitación (FAL) de aeropuerto	AP 11-1
1. Finalidad de un programa FAL de aeropuerto	AP 11-1
2. Alcance de un programa FAL de aeropuerto.....	AP 11-1
3. Organización y gestión	AP 11-1
APÉNDICE 12. Modelo del Programa nacional FAL	AP 12-1
1. Finalidad del Programa nacional FAL	AP 12-1
2. Alcance del Programa nacional FAL.....	AP 12-1
3. Organización y gestión	AP 12-1
4. Establecimiento de un Programa nacional FAL	AP 12-2
APÉNDICE 13. Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros	AP 13-1

PREÁMBULO

Antecedentes

Las normas y métodos recomendados relativos a Facilitación fueron adoptados inicialmente por el Consejo el 25 de marzo de 1949, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), con la designación de Anexo 9 al Convenio y el título “Normas y métodos recomendados — Facilitación”, que comenzaron a surtir efecto el 1 de septiembre de 1949. Las normas y métodos recomendados se basaron en recomendaciones de las I y II Conferencias del Departamento de Facilitación que se celebraron en Montreal en febrero de 1946 y en Ginebra en junio de 1948. Se ampliaron y enmendaron totalmente basándose en las recomendaciones de las conferencias subsiguientes del Departamento, es decir, la III Conferencia, celebrada en Buenos Aires en diciembre de 1951, la IV Conferencia, celebrada en Manila en octubre de 1955, la V Conferencia, celebrada en Roma en diciembre de 1959, la VI Conferencia, celebrada en Ciudad de México en marzo-abril de 1963, la VII Conferencia, celebrada en Montreal en mayo de 1968, la VIII Conferencia, celebrada en Dubrovnik en marzo de 1973, la Novena Reunión departamental celebrada en Montreal en abril-mayo de 1979, la Décima Reunión departamental celebrada en Montreal en septiembre de 1988 y la Undécima Reunión departamental celebrada en Montreal en abril de 1995, y la Tercera Reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FAL) celebrada en Montreal en febrero de 2001. Como consecuencia de las recomendaciones del Departamento y del Grupo de expertos FAL respecto a la enmienda del Anexo 9 y de las medidas tomadas por el Consejo al respecto, la segunda edición del Anexo 9 surtió efecto a partir del 1 de marzo de 1953, la tercera edición a partir del 1 de noviembre de 1956, la cuarta edición a partir del 1 de noviembre de 1960, la quinta edición a partir del 1 de abril de 1964, la sexta edición a partir del 1 de abril de 1969, la séptima edición a partir del 15 de abril de 1974, la octava edición a partir del 15 de julio de 1980, la novena edición a partir del 15 de noviembre de 1990, la décima edición a partir del 30 de abril de 1997, la undécima edición a partir del 15 de julio de 2002, la duodécima edición a partir del 11 de julio de 2005, la decimotercera edición a partir del 18 de julio de 2011 y la decimocuarta edición a partir del 25 de octubre de 2015.

Decimoquinta edición.— La presente edición incorpora, entre otras, las disposiciones dimanantes de la novena reunión del Grupo de expertos FAL que se celebró en Montreal en abril de 2016 sobre temas tales como los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), el transporte de menores por vía aérea, los sistemas de intercambio de datos de pasajeros y el manifiesto de pasajeros. Esta decimoquinta edición del Anexo 9 surtió efecto el 23 de octubre de 2017 y será aplicable a partir del 23 de febrero de 2018.

Las normas y métodos recomendados relativos a Facilitación dimanar del Artículo 37 del Convenio que dispone, entre otras cosas, que la “Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de . . . formalidades de aduana e inmigración . . . y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas”. El criterio relativo a la aplicación, por parte de los Estados de las normas y métodos relativos a Facilitación, se ve reafirmado por el Artículo 22 del Convenio, que expresa la obligación aceptada por cada Estado contratante de “adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho”, y por el Artículo 23 del Convenio, según el cual “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 la aplicación del presente Convenio”*.

Además de las normas y métodos recomendados del Anexo 9, el Programa FAL de la Organización se basa en las Resoluciones FAL de la Asamblea, y en las recomendaciones de tipo B, formuladas en reuniones departamentales FAL que no sugieren enmiendas a las disposiciones del Anexo.

En la Tabla A se indica el origen de las enmiendas al Anexo, junto con una lista de los temas principales a que se refieren y las fechas en que el Consejo adoptó el Anexo y las enmiendas, las fechas en que surtieron efecto y las de aplicación.

Aplicación

Según se indica en el Capítulo 1, Sección B, las normas y métodos recomendados contenidos en este documento se refieren a todas las categorías de operación de aeronaves, excepto cuando una disposición especial se refiere concretamente a un tipo de operación sin mencionar otros.

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

Medidas que han de tomar los Estados contratantes

Notificación de diferencias. Se señala a la atención de los Estados contratantes la obligación que les impone el Artículo 38 del Convenio, en virtud del cual se pide a los Estados contratantes que notifiquen a la Organización cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Se pide a los Estados contratantes que en su notificación incluyan las diferencias respecto a los métodos recomendados contenidos en este Anexo y en las enmiendas del mismo. Además, se invita a los Estados contratantes que mantengan a la Organización debidamente informada de todas las diferencias subsiguientes, o de la eliminación de cualquiera de ellas notificada previamente. Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda en este Anexo, se enviará a los Estados contratantes una solicitud específica para la notificación de diferencias.

También se señala a la atención de los Estados lo dispuesto en el Anexo 15 referente a la publicación de diferencias importantes entre sus reglamentos y métodos nacionales y las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI por medio del servicio de información aeronáutica, además de la obligación que impone a los Estados el Artículo 38 del Convenio.

* Otros artículos del Convenio son especialmente pertinentes a las disposiciones del Anexo FAL, y se han tenido en cuenta al prepararlo. En particular, las personas encargadas de dar aplicación a las disposiciones de este Anexo se deberían familiarizar con los siguientes, además de los Artículos 22 y 23:

Artículo 10, Aterrizaje en aeropuertos aduaneros.

Artículo 11, Aplicación de las reglamentaciones aéreas.

Artículo 13, Disposiciones sobre entrada y despacho.

Artículo 14, Prevención contra la propagación de enfermedades.

Artículo 24, Derechos de aduana.

Artículo 29, Documentos que deben llevar las aeronaves.

Artículo 35, Restricciones sobre la carga.

Promulgación de información. El establecimiento, supresión o cambios de instalaciones, servicios y procedimientos que afecten a las operaciones de aeronaves — proporcionados de conformidad con las normas, métodos recomendados y procedimientos especificados en este Anexo — deberían notificarse y efectuarse de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo 15.

Los Estados contratantes deberían publicar lo antes posible la información FAL prevista en el Anexo 15 (que se indica más detalladamente en el *Manual para los servicios de información aeronáutica* —Doc 8126) y en particular, asegurarse de que cumplen con los requisitos de presentación y contenido de tal información, prescritos en la decimocuarta edición del Anexo 15.

Uso del texto del Anexo en los reglamentos nacionales. El Consejo, el 13 de abril de 1948, adoptó una resolución en la que hacía presente a los Estados contratantes la conveniencia de que, en la medida de lo posible, emplearan en sus propios reglamentos nacionales la misma redacción de las normas de la OACI que son de carácter preceptivo y, además, que indicaran las diferencias respecto a las normas, así como también las demás disposiciones nacionales que tuvieran importancia para la seguridad y la regularidad de la navegación aérea. Siempre que ha sido posible, las disposiciones de este Anexo se han redactado de manera que puedan incluirse en las legislaciones nacionales sin variaciones importantes.

Información general

Los Anexos constan generalmente de las siguientes partes, aunque no necesariamente, y cada una de ellas tiene el carácter que se indica:

1.— *Texto que constituye el Anexo propiamente dicho*

- a) *Normas y métodos recomendados* que el Consejo ha adoptado de conformidad con las disposiciones del Convenio. En el caso de este Anexo, su definición es la siguiente:

Norma: Toda especificación adoptada por el Consejo a tenor de lo dispuesto en el Artículo 54 (l) del Convenio, cuya aplicación uniforme se considera realizable y necesaria para facilitar y mejorar algún aspecto de la navegación aérea internacional, y respecto a la cual, de conformidad con el Artículo 38 del propio Convenio, los Estados que no lo cumplan lo notificarán así al Consejo.

Método recomendado: Toda especificación, adoptada por el Consejo a tenor de lo dispuesto por el Artículo 54 (l) del Convenio, cuya aplicación se considera en general realizable y sumamente conveniente para facilitar y mejorar algún aspecto de la navegación aérea internacional, y a la cual los Estados contratantes procurarán ajustarse de conformidad con el Convenio.

- b) *Apéndices* con el texto que por conveniencia se agrupa por separado, pero que forma parte de las normas y métodos recomendados que ha adoptado el Consejo.
- c) *Definiciones* de la terminología empleada en las normas y métodos recomendados, que no es explícita porque no tiene el significado corriente. Las definiciones no tienen carácter independiente pues son parte esencial de cada una de las normas y métodos recomendados en que se usa la terminología, ya que cualquier cambio en el significado de ésta afectaría la disposición.

2.— *Texto aprobado por el Consejo para su publicación en relación con las normas y métodos recomendados*

- a) *Preámbulos* que comprenden antecedentes históricos y textos explicativos basados en las medidas del Consejo, y que incluyen una explicación de las obligaciones de los Estados, dimanantes del Convenio y de las resoluciones de adopción, en cuanto a la aplicación de las normas y métodos recomendados.

- b) *Introducciones* que contienen texto explicativo al principio de las partes, capítulos y secciones de los Anexos a fin de facilitar la comprensión de la aplicación del texto.
- c) *Notas* intercaladas en el texto, cuando corresponde, que proporcionan datos o referencias acerca de las normas o métodos recomendados de que se trate, sin formar parte de tales normas o métodos recomendados.
- d) *Adjuntos* que contienen texto suplementario a las normas y métodos recomendados o que sirven de guía para su aplicación.

Este Anexo ha sido adoptado en seis idiomas — español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. Se pide a cada uno de los Estados contratantes que elija uno de esos textos para los fines de aplicación nacional y demás efectos previstos en el Convenio, ya sea utilizándolo directamente o mediante traducción a su propio idioma, y que notifique su preferencia a la Organización.

Para facilitar la lectura e indicar su condición respectiva, las *Normas* aparecen en tipo corriente; y los *Métodos recomendados* y las *Notas* en letra bastardilla, precedidas de las palabras **Método recomendado** y *Nota*, respectivamente.

Toda referencia hecha a cualquier parte de este documento, identificada por un número, comprende todas las subdivisiones de dicha parte.

En todo este Anexo, debe entenderse que el género masculino hace referencia a personas de ambos sexos.

Tabla A. Enmiendas del Anexo 9

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema(s)</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
1ª edición	Primera y Segunda Conferencias del Departamento de Facilitación (FAL/1, FAL/2), 1946 y 1948, respectivamente.	—	25 de marzo de 1949 1 de septiembre de 1949 1 de marzo de 1950
1 (2ª edición)	Tercera Conferencia del Departamento de Facilitación (FAL/3), 1951	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la normalización de los procedimientos FAL para aeronaves en vuelos no regulares; el mantenimiento de los procedimientos FAL internacionales cuando se realizan múltiples aterrizajes dentro de un Estado; la indicación del idioma utilizado en los documentos de la aeronave, la modificación de la parte de la Declaración general relativa a sanidad; la normalización de los visados de entrada para visitantes temporarios; la revisión de la Declaración internacional de equipaje de pasajeros; el establecimiento de procedimientos para el equipaje no acompañado y el ingreso de piezas de repuesto de aeronave; y el perfeccionamiento de los arreglos para tránsito directo y la declaración que deben hacer los pasajeros que llevan consigo divisas extranjeras.	7 de noviembre de 1952 1 de marzo de 1953 1 de julio de 1953
2 (3ª edición)	Cuarta Conferencia del Departamento de Facilitación (FAL/4), 1955	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la simplificación de la tarjeta de embarque/desembarque; el Manifiesto de pasajeros; la flexibilización de las formalidades de pasaporte y visado para turistas; la simplificación de los procedimientos de despacho de cargas; el tratamiento preferencial para el correo aéreo; la simplificación de los requisitos aplicados a las aeronaves en vuelos no regulares; el Congreso de la UPU hecho en Bruselas (1952); el Reglamento Sanitario Internacional; y la ampliación de prerrogativas para los pasajeros en tránsito directo.	17 de mayo de 1956 1 de noviembre de 1956 1 de marzo de 1957
3 (4ª edición)	Quinta Conferencia del Departamento de Facilitación (FAL/5), 1959	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la simplificación de la Declaración general de la aeronave; la eliminación del requisito de visado para turistas y otros visitantes temporarios; el despacho del equipaje y la carga entrantes; la eliminación del requisito de declaración escrita de equipaje y de la inspección del equipaje saliente; abolición de los certificados de pago de impuestos; eliminación de trámites y cargos consulares; medidas adicionales de facilitación para los pasajeros de paso por el territorio de un Estado; y arreglos para agilizar el manejo y despacho de aeronaves y tráfico en los aeropuertos.	22 de junio de 1960 1 de noviembre de 1960 1 de marzo de 1961
4 (5ª edición)	Sexta Conferencia del Departamento de Facilitación (FAL/6), 1963	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la reducción del número y cantidad de sellos exigidos en los documentos de las aeronaves; la simplificación del manifiesto de la tripulación y la tarjeta de embarque/desembarque; el uso de pesos estándar para el equipaje; la revisión de los procedimientos de desinsectación de aeronaves; otras medidas de facilitación para los explotadores no regulares; la abolición del requisito de presentación del equipaje que sale; la eliminación de los requisitos documentarios para el despacho de la carga que sale; arreglos para el embarque de la carga hasta la hora de salida; la importación temporaria de contenedores para transporte aéreo de carga; y facilitación para pasajeros que prevén permanecer menos de 24 horas en un Estado.	20 de noviembre de 1963 1 de abril de 1964 1 de julio de 1964

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema(s)</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
5	Tercera Conferencia del Departamento de AIG	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas relacionadas con los accidentes aéreos; la agilización del trámite de ingreso temporario de personal calificado de otros Estados; y la facilitación del movimiento de partes de una aeronave averiada para fines técnicos.	17 de noviembre de 1965 1 de marzo de 1966 1 de julio de 1966
6 (6ª edición)	Séptima Conferencia del Departamento de Facilitación (FAL/7), 1968	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la declaración general; la reducción de los requisitos documentarios para el despacho de aeronaves; la simplificación del trámite de expedición de pasaportes y visados de entrada para visitantes temporarios; el uso de técnicas de procesamiento electrónico de datos en el despacho de la carga; procedimientos simplificados de obtención y renovación de licencias de importación/exportación; los arreglos para la rápida entrega de la carga entrante; el despacho simultáneo de la carga por parte de distintos organismos de control; procedimientos simplificados de despacho de contenedores; transporte terrestre en los aeropuertos; arreglos de estacionamiento en los aeropuertos; instalaciones para facturación de equipaje; e instalaciones adecuadas para agilizar el desembarque de los pasajeros que llegan.	16 de diciembre de 1968 15 de abril de 1969 15 de julio de 1969
7	El Comité de Transporte Aéreo y el Consejo, de conformidad con la Resolución A17-10 de la Asamblea	Esta enmienda incorporó disposiciones de seguridad de la aviación en relación con la portación de armas a bordo de las aeronaves y la segregación y protección de aeronaves pasibles de ser atacadas.	16 de diciembre de 1970 15 de abril de 1971 15 de julio de 1971
8 (8ª edición)	Octava Conferencia del Departamento de Facilitación (FAL/8), 1973	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la introducción de los sistemas de despacho de equipajes por doble circuito en los aeropuertos; la reducción de los requisitos de documentación para pasajeros que salen; técnicas de procesamiento electrónico de datos en el manejo y despacho de la carga; otras medidas de facilitación en el despacho de la carga; manejo de depósitos y correo en los aeropuertos; servicios de escala; sistemas de información de vuelos en los aeropuertos; sistemas mecanizados de entrega de equipaje; facilitación de los vuelos de socorro; y medidas para prevenir la interferencia ilícita con la aviación civil internacional.	7 de diciembre de 1973 15 de abril de 1974 15 de julio de 1974
9	El Comité de Transporte Aéreo y el Consejo en respuesta al pedido del 21º período de sesiones de la Asamblea	Esta enmienda incorporó una revisión referida a las responsabilidades de aeropuertos y explotadores de aeronave por los servicios de escala.	12 de noviembre de 1975 30 de abril de 1976 30 de julio de 1976
10	El Comité sobre Interferencia Ilícita y el Consejo en cumplimiento de la Resolución A21-23 de la Asamblea.	Esta enmienda incorporó revisiones de disposiciones relativas a la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y el ingreso no autorizado de armas y explosivos o artefactos incendiarios para llevarlos a bordo de aeronaves.	31 de marzo de 1976 15 de septiembre de 1976 15 de diciembre de 1976
11	El Comité sobre Interferencia Ilícita, 1977	Esta enmienda corresponde al traslado de las disposiciones sobre seguridad de la aviación del Anexo 9 al Anexo 17.	15 de diciembre de 1977 15 de abril de 1978 10 de agosto de 1978

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema(s)</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
12 (8ª edición)	Novena reunión departamental de Facilitación (FAL/9), 1979	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, del manifiesto de pasajeros, la declaración general y el manifiesto de carga; el despacho expedito de pasajeros en los puntos de control de los aeropuertos; los arreglos para recuperar y entregar rápidamente al pasajero el equipaje extraviado; las técnicas de procesamiento electrónico de datos en el manejo y despacho de la carga; la alineación de los documentos de despacho de carga con el formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos de comercio; la reducción del tiempo que permanece la carga en los aeropuertos; la coordinación de los horarios en los aeropuertos; normalización de las señales y la disposición de la información sobre vuelos; rápida entrega del equipaje a los pasajeros que llegan y asistencia para transportarlo; horarios de atención de las autoridades públicas en los aeropuertos; y aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y de las disposiciones conexas.	19 de marzo de 1980 15 de julio de 1980 15 de octubre de 1980
13	Novena reunión departamental de Facilitación (FAL/9), 1979	Esta enmienda incorporó disposiciones relativas al establecimiento de Programas nacionales de Facilitación y de Comités de Facilitación nacionales y aeroportuarios.	1 de marzo de 1982 15 de julio de 1982 15 de octubre de 1982
14 (9ª edición)	Décima reunión departamental de Facilitación (FAL/10), 1988	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la armonización de las disposiciones sobre seguridad de la aviación del Anexo 9 con las del Anexo 17; los controles de narcóticos en los aeropuertos; el acceso de personas discapacitadas y ancianas al transporte aéreo; los pasajeros con documentación incorrecta; las instalaciones para envíos de mensajería privada y por vía expresa; y el procesamiento electrónico de los procedimientos de despacho.	4 de diciembre de 1989 30 de julio de 1990 15 de noviembre de 1990
15	El Comité de Transporte Aéreo y el Consejo, de conformidad con la Resolución A29-14 de la Asamblea	Esta enmienda incorporó disposiciones relativas a los vuelos de socorro ante situaciones de emergencia.	5 de marzo de 1993 26 de julio de 1993 11 de noviembre de 1993
16 (10ª edición)	Undécima reunión departamental de Facilitación (FAL/10), 1995	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de los procesos de tramitación de carga y pasajeros; el uso de tecnologías de intercambio electrónico de datos y otras nuevas tecnologías; la cooperación entre industria y gobierno en determinadas iniciativas de aplicación de la ley; y las estrategias del sector de la aviación frente a temas de especial interés público.	20 de noviembre de 1996 30 de abril de 1997 31 de agosto de 1997
17	Primera reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/1), 1997	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la guarda y cuidado de los pasajeros, la tripulación y su equipaje.	8 de diciembre de 1998 30 de abril de 1999 4 de noviembre de 1999
18 (11ª edición)	Segunda y tercera reuniones del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/2), 1999 y (FALP/3), 2001	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de los documentos de viaje; las salidas y llegadas; la documentación de la aeronave; la desinsectación de la aeronave; los vuelos no regulares; la entrada y salida de carga y otros artículos; y los controles que se aplican a los pasajeros y la carga en tránsito.	1 de marzo de 2002 15 de julio de 2002 28 de noviembre de 2002

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema(s)</i>	<i>Adoptada Surtió efecto Aplicable</i>
19 (12ª edición)	Duodécima reunión departamental de Facilitación (FAL/12), 2004	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); la introducción de tecnologías biométricas en los documentos de viaje; el fraude con documentos de viaje y la inmigración ilegal; la información anticipada sobre los pasajeros (API); temas de sanidad y reglamentos sanitarios internacionales, y la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y sus familiares.	7 de marzo de 2005 11 de julio de 2005 24 de noviembre de 2005
20	El Comité de Transporte Aéreo y el Consejo, de conformidad con la Resolución A35-12 de la Asamblea	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas relativas a la protección de la salud de los pasajeros y los tripulantes y la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas a través del transporte aéreo internacional.	20 de noviembre de 2006 15 de marzo de 2007 15 de julio de 2007
21	Quinta reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/5), 2008	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de las instalaciones y servicios para el tráfico en los aeropuertos internacionales; los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API); y el transporte de material radiactivo por vía aérea.	9 de marzo de 2009 20 de julio de 2009 19 de noviembre de 2009
22 (13ª edición)	Sexta reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/6), 2010	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, del mayor fortalecimiento de los SARPS para hacer frente a los brotes internacionales de enfermedades contagiosas; los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API); y las medidas para dar asistencia a los pasajeros cuando sufren la interrupción de sus vuelos por razones de fuerza mayor.	7 de marzo de 2011 18 de julio de 2011 17 de noviembre de 2011
23	El Comité de Transporte Aéreo, 2012	Esta enmienda incorporó modificaciones en el Apéndice donde figura el Formulario de Salud Pública para localizar a los pasajeros.	18 de junio de 2012 29 de octubre de 2012 28 de febrero de 2013
24	Séptima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/7), 2012	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la facilitación del transporte de personas con discapacidades; la expedición e inspección de documentos de viaje; el uso de los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) y los registros de nombres de los pasajeros (PNR); y los procedimientos relativos al retiro de personas no admisibles y deportadas.	20 de noviembre de 2013 29 de marzo de 2014 29 de julio de 2014
25 (14ª edición)	Octava reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/8), 2014	Esta enmienda incorporó disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares; el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); la facilitación de la carga; y la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL.	12 de junio de 2015 25 de octubre de 2015 25 de febrero de 2016
26 (15ª edición)	Novena reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/9), 2016	Esta enmienda incorpora disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); el transporte de menores por vía aérea; el manifiesto de pasajeros; los sistemas de control fronterizo automatizado (ABC); y los sistemas de intercambio de datos de pasajeros.	16 de junio de 2017 23 de octubre de 2017 23 de febrero de 2018

NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES

A. Definiciones

Los términos y expresiones indicados a continuación, cuando se usan en las normas y métodos recomendados relativos a Facilitación, tienen el significado siguiente, para los fines del presente Anexo.

Admisión. El permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes de un Estado para entrar a ese Estado, de conformidad con sus leyes nacionales.

Admisión temporal. Procedimiento de aduanas en virtud del cual determinadas mercancías pueden entrar en un territorio aduanero exoneradas condicionalmente del pago del importe de los derechos e impuestos, en su totalidad o en parte; tales mercancías deben importarse para un fin específico y estar destinadas a la reexportación dentro de un período especificado y sin haber sufrido ningún cambio, excepto la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de las mismas.

Aeropuerto internacional. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Agente autorizado. 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.

API interactivo (iAPI). Sistema electrónico que, durante la presentación a la salida, transmite los elementos de datos API recopilados por el explotador de aeronaves a las autoridades públicas quienes, dentro del tiempo habitual destinado a los trámites de presentación de los pasajeros, envían al explotador un mensaje de respuesta sobre cada pasajero y/o miembro de la tripulación.

Arreglos de tránsito directo. Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado contratante, puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

Autoridades competentes. Dependencias o funcionarios de un Estado contratante encargado de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo, que tengan relación con algún aspecto de estas normas y métodos recomendados.

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

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

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 controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de inmigración. Medidas adoptadas por los Estados para controlar la entrada, el tránsito y la salida de sus territorios de las personas que viajan por vía aérea.

Control fronterizo automatizado (ABC). Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el *token*, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el *token*, consulta los registros de control de frontera y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.

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 en cuyo nombre se hace tal declaración.

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 administración nacional.

Descarga. 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 directo.

Desinfección. Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en un cuerpo humano 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 (C_{DS}) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (ML_{CSCA}), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (IC_{CSCA}) 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 DVLM electrónicos.

Documento de viaje. Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

Documentos de los explotadores de aeronaves. Cartas de porte aéreo/notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centraje, para uso de los explotadores de aeronaves.

DVLM electrónico. Un DVLM (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*.

Embarque. Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

Emergencia de salud pública de importancia internacional. 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.

Equipaje. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

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 viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Equipaje no reclamado. Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge 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 prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y 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.

Escolta. Persona autorizada por un Estado contratante o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado contratante.

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

Evaluación de riesgo. La evaluación que efectúa un Estado para determinar si una persona deportada puede ser trasladada utilizando servicios aéreos comerciales con o sin acompañamiento de custodias. En la evaluación deberían tenerse en cuenta 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 aeronaves. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

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

Impostor. Persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo de un documento de viaje auténtico.

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. Un inspector de la aviación civil es una persona, designada por un Estado contratante, que se encarga de inspeccionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación u otros aspectos directamente relacionados con las operaciones de transporte aéreo, de acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente.

Nota.— Entre los ejemplos de inspectores de la aviación civil figuran los inspectores encargados de los aspectos de aeronavegabilidad, las operaciones de vuelo y otros aspectos relacionados con la seguridad operacional, así como de los aspectos relativos a la protección de las operaciones de transporte aéreo.

Integridad fronteriza. La aplicación que ejerce un Estado de sus leyes o reglamentos relativos al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.

Levante de las mercancías. Acto por el que las autoridades aduaneras permiten que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados.

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

Menor. Una persona que no ha alcanzado aún la mayoría de edad establecida en la ley que sea aplicable a dicha persona.

Menor no acompañado. Menor que viaja solo o únicamente en compañía de otro menor.

Nota.— Cabe destacar que puede ser necesario aplicar esta definición en virtud de cualquier obligación que resulte de la aplicación de reglamentos nacionales en los puestos de inspección fronterizos.

Miembro de la tripulación. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Orden de deportación. Una orden por escrito, expedida por las autoridades competentes de un Estado y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga de ese Estado.

Orden de retiro. Una orden por escrito notificada por un Estado a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible en ese Estado, ordenando al explotador que retire a esa persona de su territorio.

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

Operador económico autorizado (OEA). Un OEA participa en el movimiento internacional de mercancías en representación de una administración aduanera nacional o en cualquier función que ésta hubiera autorizado, de acuerdo con las normas de seguridad de la cadena de suministro de la OMA o equivalentes. El concepto de OEA incluye, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, despachantes, transportistas, consolidadores, intermediarios, operadores portuarios, aeroportuarios y de terminales, operadores integrados, depósitos, distribuidores y transitarios.

Nota.— La definición se armoniza con la que figura en el “Marco normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial” de la Organización Mundial de Aduanas.

Persona acompañante. Adulto que viaja con un menor. Esta persona no es, necesariamente, la madre, padre o tutor del menor.

Nota.— Cabe destacar que puede ser necesario aplicar esta definición en virtud de cualquier obligación que resulte de la aplicación de reglamentos nacionales en los puestos de inspección fronterizos.

Persona con discapacidades. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa de discapacidad al utilizar los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Persona deportada. Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

Persona documentada inapropiadamente. Una persona que viaja o intenta viajar: a) con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido; b) con un documento de viaje o un visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterado; c) con el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

Persona no admisible. Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

Piloto al mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Precauciones necesarias: Verificaciones llevadas a cabo en el punto de embarque por personal adecuadamente capacitado del explotador de aeronaves o de la compañía que opera en nombre del explotador de aeronaves, para asegurarse de que cada persona tenga consigo un documento de viaje válido y, cuando corresponda, el visado o permiso de residencia requerido para ingresar al Estado de tránsito o receptor. Estas verificaciones se han concebido para garantizar que toda irregularidad (p. ej., alteración obvia del documento) sea detectada.

Provisiones transportadas a bordo. Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el explotador de aeronaves 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 o recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

Retiro de una persona. Acción mediante la cual las autoridades competentes de un Estado, en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir de ese Estado.

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.

Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API). Sistema de comunicaciones electrónicas mediante el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a las agencias encargadas del control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el aeropuerto de entrada.

Sistemas electrónicos de viaje (ETS). Proceso automatizado para la presentación, aceptación y verificación de una autorización del pasajero para viajar a un Estado, en lugar del talón de visado estándar impreso.

Suministros. a) Suministros para consumo (avitallamiento); y b) suministros para llevar (mercancías).

Suministros (avitallamiento) 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 (mercancías) para llevar. Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

Ventanilla única. Un servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte, presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

Ventanilla única de ingreso de datos del pasajero. Instalaciones que permiten a las partes que intervienen en el transporte de pasajeros por vía aérea presentar información normalizada sobre los pasajeros (es decir, API, iAPI y/o PNR) por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada o salida de los pasajeros que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante.

Nota.—No se requiere, necesariamente, que las instalaciones de la ventanilla única de ingreso de datos del pasajero para apoyar la transmisión de API/iAPI sean las mismas que las instalaciones utilizadas para apoyar el intercambio de datos del PNR.

Visitante. Toda persona que desembarque y entre en el territorio de un Estado contratante distinto del de su residencia habitual, permanezca en él legalmente con arreglo a lo prescrito por ese Estado contratante, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como de turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio visitado.

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

Vuelos de socorro. Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro 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 mismo Estado o de otro Estado dispuesto a recibirlas.

Zona de tránsito directo. Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al Estado.

Zona franca. Parte del territorio de un Estado contratante en la que toda mercancía que se introduzca se considera generalmente que está fuera del territorio aduanero, por lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.

B. Principios generales

1.1 Las normas y métodos recomendados del presente Anexo se aplicarán a todos los casos de utilización de aeronaves, excepto cuando una disposición determinada se refiera específicamente a sólo un tipo de operación.

1.2 Los Estados contratantes adoptarán las medidas necesarias para asegurar 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 limite al mínimo;
- b) se limite al mínimo todo inconveniente causado por la aplicación de los requisitos administrativos y de control;
- c) el intercambio de la información pertinente entre los Estados contratantes, explotadores y aeropuertos se fomente y promueva en la mayor medida posible; y

d) se alcancen niveles óptimos de seguridad y se cumpla con las leyes.

1.3 Los Estados contratantes utilizarán la gestión de riesgos en la aplicación de procedimientos de control fronterizo para el levante o despacho de mercancías.

1.4 Los Estados contratantes desarrollarán una tecnología de la información eficaz para aumentar la eficiencia y efectividad de sus procedimientos en los aeropuertos.

1.5 Las disposiciones de este Anexo no impedirán la aplicación de la legislación nacional por lo que respecta a las medidas de seguridad de la aviación u otros controles necesarios.

1.6 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían intercambiar información sobre los puntos de contacto apropiados a los que deberían dirigirse las consultas relativas a control fronterizo y aduanas.*

CAPÍTULO 2. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

A. Generalidades

2.1 Los Estados contratantes adoptarán medidas apropiadas para el despacho de las aeronaves que llegan de otro Estado contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias.

2.2 Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, los Estados contratantes tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda.

2.3 **Método recomendado.**— *Las autoridades competentes de los Estados contratantes deberían concertar memorandos de acuerdo con las líneas aéreas que presten servicios internacionales a dicho Estado y con los explotadores de sus aeropuertos internacionales, estableciéndose las directrices para su mutua cooperación a fin de hacer frente a la amenaza que plantea el tráfico internacional de estupefacientes y de sustancias sicotrópicas. La configuración de tales memorandos de acuerdo debería corresponder a los modelos aplicables elaborados para este fin por la Organización Mundial de Aduanas. Además se insta a los Estados contratantes a que concierten entre sí memorandos de acuerdo.*

2.4 Los Estados contratantes no podrán negar a una aeronave el acceso a un aeropuerto internacional por motivos de salud pública, a menos que las medidas que se tomen sean conformes al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud.

2.4.1 **Método recomendado.**— *En los casos en que, por circunstancias excepcionales, se considere la suspensión de servicios de transporte aéreo por motivos de salud pública, los Estados contratantes deberían consultar primero con la Organización Mundial de la Salud y la autoridad sanitaria del Estado en que se ha manifestado la enfermedad, antes de adoptar una decisión con respecto a la suspensión de servicios de transporte aéreo.*

2.5 Si, en respuesta a un riesgo específico de salud pública o a una emergencia de salud pública de importancia internacional, un Estado contratante está considerando la introducción de medidas sanitarias adicionales a las recomendadas por la OMS, lo hará de conformidad con el *Reglamento Sanitario Internacional (2005)*, comprendido entre otros, el Artículo 43 en el que se estipula, entre otras cosas, que, para determinar si aplican medidas sanitarias adicionales, los Estados Partes se basarán en: a) principios científicos; b) las pruebas científicas disponibles de un riesgo para la salud humana o, si esas pruebas son insuficientes, la información disponible, incluida la procedente de las OMS y otras organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales pertinentes; y c) toda orientación o recomendaciones específicas disponibles de la OMS.

Nota 1.— La Norma 2.5 sólo se aplica a aquellas situaciones en que existe una Recomendación temporal RSI (2005) oficial (es decir, en el contexto de una emergencia de salud pública declarada de importancia internacional), o de una Recomendación permanente en vigor. Estos requisitos previstos en el Artículo 43 pueden también aplicarse en otros contextos que supongan la aplicación de medidas adicionales al tráfico internacional (incluyendo aeronaves), tales como los Artículos 23 2), 27 1) y 28 del RSI.

Nota 2.— El Artículo 43 del RSI (2005) también exige que un Estado que aplique las mencionadas medidas adicionales y éstas interfieran significativamente con el tráfico internacional, comunique a la OMS los motivos de salud pública y la información científica pertinente en relación con dichas medidas.

2.5.1 **Método recomendado.**— *Todo Estado afectado por una medida adoptada de conformidad con 2.4, o por una suspensión descrita en el Método recomendado 2.4.1, debería, cuando corresponda, pedir al Estado que la aplica que*

mantenga consultas con él. La finalidad de estas consultas sería aclarar la información científica y los motivos de salud pública en que se basa la medida y encontrar una solución aceptable para ambos.

B. Documentos — requisitos y uso

2.6 Los Estados contratantes no exigirán para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este capítulo.

2.7 Los Estados contratantes no exigirán visados, ni cobrarán derechos de visado ni de otra clase, en relación con el uso de los documentos requeridos para la entrada o salida de las aeronaves.

2.8 **Método recomendado.**— *Deberían aceptarse los documentos de entrada y salida de aeronaves si se presentan en español, árabe, chino, francés, inglés o ruso. Todo Estado contratante podrá exigir una traducción oral o escrita a su propio idioma.*

2.9 Con sujeción a la capacidad tecnológica del Estado contratante, los documentos para la entrada y salida de aeronaves se aceptarán cuando se presenten:

- a) en forma electrónica, transmitidos a un sistema de información de las autoridades competentes;
- b) en forma impresa, producidos o transmitidos electrónicamente; o
- c) en forma impresa, llenados manualmente y siguiendo los formatos descritos en el presente Anexo.

2.10 Cuando el explotador de aeronaves o alguien en su nombre transmita a las autoridades competentes un determinado documento en forma electrónica, el Estado contratante no exigirá la presentación del mismo documento en forma impresa.

2.11 El Estado contratante que requiera una declaración general limitará la información requerida a los elementos indicados en el Apéndice 1. La información se aceptará en forma electrónica o impresa.

2.12 Cuando un Estado contratante exija únicamente una atestación con respecto a la declaración general se adoptarán medidas por las cuales el requisito de atestación pueda satisfacerse ya sea mediante una declaración añadida manualmente o por un estampillado con un sello de goma añadido a una página del manifiesto de carga. Dicha atestación será firmada por el agente autorizado o el piloto al mando.

2.13 Los Estados contratantes no exigirán normalmente la presentación de un manifiesto de pasajeros. En los casos en los que se exija un manifiesto de pasajeros, la información requerida se limitará a los elementos indicados en el Apéndice 2. La información se aceptará en forma electrónica o impresa.

2.14 Cuando un Estado contratante exija la presentación del manifiesto de carga en forma impresa, aceptará:

- a) el formulario reproducido en el Apéndice 3, llenado conforme a las instrucciones; o
- b) el formulario reproducido en el Apéndice 3, llenado parcialmente, con una copia de cada carta de porte aéreo que represente la carga a bordo de la aeronave.

2.15 Los Estados contratantes no exigirán la presentación de una declaración escrita de los suministros que permanezcan a bordo de la aeronave.

2.16 Por lo que respecta a los suministros cargados o descargados de una aeronave, la información requerida en la lista de suministros no excederá de:

- a) la información indicada en el encabezamiento del modelo de manifiesto de carga;
- b) el número de unidades de cada producto; y
- c) la naturaleza de cada producto.

2.17 Los Estados contratantes no exigirán la presentación de una lista del equipaje acompañado ni del equipaje extraviado cargado o descargado de la aeronave.

2.18 Los Estados contratantes no exigirán la presentación de una declaración escrita del correo distinta de los formularios prescritos en el Convenio vigente de la Unión Postal Universal.

2.19 Los Estados contratantes no exigirán que el explotador de aeronaves entregue a las autoridades competentes más de tres copias de cualquiera de los documentos arriba mencionados en el momento de la entrada o salida de la aeronave.

2.20 Si la aeronave no embarca ni desembarca pasajeros ni carga o descarga mercancías, suministros o correo, no se exigirán los documentos pertinentes, siempre que se incluya una anotación adecuada en la declaración general.

C. Corrección de documentos

2.21 En el caso de que se encuentren errores en cualquiera de los documentos arriba mencionados, las autoridades competentes correspondientes darán al explotador de aeronaves o al agente autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corregirán ellas mismas.

2.22 El explotador de aeronaves o su agente autorizado no estará sujeto a sanciones si prueba a las autoridades competentes correspondientes que cualquier error que se haya encontrado en tales documentos fue involuntario y se hizo sin intención fraudulenta ni negligencia grave. Cuando se considere necesario para disuadir de la repetición de tales errores, se aplicará una sanción que no sea mayor de la necesaria para tal fin.

D. Desinsectación de aeronaves

2.23 Los Estados contratantes limitarán todo requisito habitual de desinsectación de las cabinas y los puestos de pilotaje de las aeronaves con aerosoles mientras los pasajeros y tripulantes se encuentren a bordo, a las operaciones con una misma aeronave que tengan su origen o atraviesen territorios que, a su juicio, constituyen una amenaza para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente.

2.24 Los Estados contratantes que exijan la desinsectación de aeronaves examinarán periódicamente sus requisitos y los modificarán según corresponda, a la luz de las pruebas disponibles relativas a la transmisión de insectos a sus respectivos territorios por conducto de las aeronaves.

2.25 Cuando se requiera la desinsectación, el Estado contratante autorizará o aceptará únicamente aquellos métodos, sean químicos o no, o insecticidas que están recomendados por la Organización Mundial de la Salud y que el Estado contratante considera eficaces.

Nota.— Esta disposición no excluye la prueba y el ensayo de otros métodos para aprobación en última instancia por la Organización Mundial de la Salud.

2.26 Los Estados contratantes se cerciorarán de que sus procedimientos de desinsectación no sean perjudiciales para la salud de los pasajeros y la tripulación, y les causen el mínimo de molestias.

2.27 Los Estados contratantes suministrarán a los explotadores de aeronaves, cuando así se solicite, información apropiada, en lenguaje de fácil comprensión, para la tripulación de vuelo y los pasajeros, en la que se expliquen la reglamentación nacional pertinente, las razones del requisito y los aspectos de seguridad inherentes a la ejecución de una desinsectación apropiada de la aeronave.

2.28 Cuando la desinsectación se haya realizado conforme a los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud, el Estado contratante interesado aceptará una certificación pertinente en la declaración general según se indica en el Apéndice 1, o en el caso de una desinsectación residual, el certificado de desinsectación residual reproducido en el Apéndice 4.

2.29 Cuando la desinsectación haya sido apropiadamente efectuada conforme a 2.25 y se presente o se ponga a disposición de las autoridades competentes del país de llegada un certificado de los indicados en 2.28, normalmente las autoridades aceptarán dicho certificado y permitirán que los pasajeros y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave.

2.30 Los Estados contratantes se cerciorarán de que los insecticidas o cualquier otra sustancia que se use para la desinsectación no tengan efectos nocivos para la estructura de la aeronave o su equipo. No se emplearán compuestos químicos o soluciones inflamables que puedan causar daños a la estructura de la aeronave debido a corrosión.

E. Desinfección de aeronaves

2.31 Los Estados contratantes determinarán las condiciones bajo las cuales se desinfectará la aeronave. Cuando se requiera la desinfección de la aeronave, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:

- a) la aplicación se limitará sólo al contenedor o al compartimiento de la aeronave utilizado para el transporte;
- b) la desinfección se efectuará de acuerdo con los procedimientos establecidos por el fabricante de la aeronave y las orientaciones de la OMS;
- c) las zonas contaminadas se desinfectarán utilizando compuestos que posean propiedades germicidas adecuadas que sean apropiadas para el agente infeccioso sospechoso;
- d) la desinfección se efectuará en forma rápida; por empleados de limpieza que porten equipo de protección personal adecuado; y
- e) no se emplearán compuestos químicos inflamables ni soluciones o sus residuos, que puedan causar daños a la estructura de la aeronave o a sus sistemas debido a corrosión ni productos químicos que puedan afectar a la salud de los pasajeros o la tripulación.

Nota.— Cuando se requiera la desinfección de aeronaves por motivos de sanidad animal, se utilizarán únicamente aquellos métodos y desinfectantes recomendados por la Oficina Internacional de Epizootias.

2.32 Los Estados contratantes se asegurarán de que cuando haya contaminación por líquidos corporales, incluyendo excrementos, en las superficies o el equipo de la aeronave, se desinfectarán las zonas contaminadas y el equipo o las herramientas que se hayan utilizado.

F. Disposiciones relativas a los vuelos de la aviación general internacional y a otros vuelos no regulares

I. Generalidades

2.33 Los Estados contratantes publicarán, en sus respectivas Publicaciones de información aeronáutica (AIP), sus requisitos respecto a avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares.

2.34 Los Estados contratantes que exijan aviso previo del aterrizaje previsto de una aeronave en su territorio, o solicitudes para su autorización previa, designarán un solo organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a tales avisos o solicitudes.

2.35 Los Estados contratantes indicarán en sus respectivas AIP la dirección postal y, cuando se disponga de ellos, la dirección AFTN, el número de télex o dirección cablegráfica, el número de facsímil, la dirección de correo electrónico, la página web y el número de teléfono del organismo designado en 2.34.

2.36 En los Estados contratantes, la notificación de las llegadas, salidas u operaciones de tránsito previstas a los organismos de inspección fronteriza competentes, p.ej., aduanas, inmigración o cuarentena, corresponderá al organismo designado en 2.34.

II. Autorización previa

2.37 Los Estados contratantes normalmente no requerirán que se solicite autorización previa o notificación por vía diplomática a menos que el vuelo sea de carácter diplomático.

2.38 Los Estados contratantes que exijan que los explotadores de aeronaves soliciten autorización previa deberán:

- a) establecer procedimientos mediante los cuales se dé curso rápido a esas solicitudes;
- b) otorgar dicho permiso por un período de tiempo determinado o respecto a cierto número de vuelos, siempre que sea posible; y
- c) no percibir honorarios, derechos ni impuestos por el otorgamiento de tales permisos.

2.39 **Método recomendado.**— *En el caso de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler, los Estados contratantes no deberían exigir más que los siguientes detalles en las solicitudes de autorización previa:*

- a) *nombre del explotador;*
- b) *tipo y marcas de matrícula de la aeronave;*
- c) *fecha y hora de llegada al aeropuerto en cuestión, y fecha y hora de salida del mismo;*
- d) *punto o puntos de embarque o desembarque en el extranjero, según sea el caso, de pasajeros y carga;*
- e) *objeto del vuelo y número de pasajeros o naturaleza y cantidad de la carga; y*
- f) *nombre, dirección y comercio a que se dedica el fletador, si se dedica a alguno.*

2.3.9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían publicar, en sus respectivas AIP, el tiempo mínimo requerido con antelación a los vuelos para procesar las solicitudes de autorizaciones previas, a las que se hace referencia en 2.39.*

2.40 En el caso de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, todo Estado contratante que, por razones de seguridad de vuelo, requiera autorización previa, no exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo cuando se solicite tal autorización previa.

Nota.— *Las especificaciones relativas a planes de vuelo figuran en el Anexo 2 — Reglamento del aire.*

2.41 Los Estados contratantes que exijan autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en 2.40 no exigirán que las solicitudes se presenten con más de tres días laborables de anticipación.

III. Avisos previos de llegada

2.42 Si se trata de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, el Estado contratante en cuestión no exigirá que se dé más aviso previo de tales operaciones que el exigido por los servicios de control de tránsito aéreo y por los organismos de inspección fronteriza competentes.

Nota.— *Esta disposición no tiene por objeto impedir la aplicación de medidas apropiadas para el control de estupefacientes.*

2.43 Los Estados contratantes aceptarán la información contenida en el plan de vuelo como aviso previo adecuado de llegada, siempre que esta información se reciba como mínimo con dos horas de antelación a la llegada, y el aterrizaje se efectúe en el aeropuerto internacional previamente designado.

IV. Despacho y permanencia de las aeronaves

2.44 **Método recomendado.**— *En los aeropuertos internacionales en los que se efectúan operaciones de la aviación general internacional, los Estados contratantes deberían disponer lo necesario para que los servicios de inspección y de despacho fronterizos sean de nivel adecuado para dichas operaciones. Los Estados contratantes, en cooperación con los explotadores de aeronaves, y los explotadores de aeropuertos, deberían fijar como objetivo un plazo máximo de 60 minutos para completar todos los trámites de salida/llegada requeridos, incluidas las medidas de seguridad de la aviación, para una aeronave que no requiera más que la tramitación normal, calculándose dicho plazo desde el momento en que el miembro de la tripulación presenta la aeronave al primer punto de tramitación del aeropuerto.*

Nota.— *En los “trámites de llegada/salida requeridos” que habrán de completarse en el plazo de 60 minutos deberían incluirse las medidas de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la recaudación de derechos aeroportuarios y otros gravámenes y las medidas de control fronterizo.*

2.45 **Método recomendado.**— *En los aeropuertos internacionales en los que las operaciones de la aviación general internacional sean poco frecuentes, los Estados contratantes deberían autorizar a una dependencia gubernamental a efectuar, en nombre de todos los organismos de inspección fronteriza, el despacho de las aeronaves y de su carga.*

2.46 A las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares y que efectúen un vuelo hasta un aeropuerto internacional designado de un Estado contratante, o pasen por él, y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos, de conformidad con el Artículo 24 del Convenio, se les permitirá permanecer dentro de dicho Estado durante el período que éste establezca sin exigir que la aeronave quede como garantía prendaria del pago de los derechos de aduana.

CAPÍTULO 3. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

A. Generalidades

3.1 A fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea, los Estados contratantes adoptarán normas de control de fronteras adecuadas al entorno del transporte aéreo y las aplicarán de modo de impedir que se produzcan demoras innecesarias.

3.2 Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, los Estados contratantes tendrán presente la utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de inmigración, cuando corresponda.

3.3 Los Estados contratantes que utilizan microprocesadores con circuitos integrados (IC) u otras tecnologías optativas de lectura mecánica para la representación de datos personales, incluyendo datos biométricos, en sus documentos de viaje, tomarán medidas para que los datos codificados puedan ser revelados al titular del documento, si lo solicita.

3.4 Los Estados contratantes no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.

Nota.— Las especificaciones para documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303) no permiten que se alteren la fecha de expiración ni otros datos de la zona de lectura mecánica.

B. Documentos requeridos para viajar

3.5 Los Estados contratantes no exigirán a los visitantes, para la entrada y salida de sus territorios, otros documentos distintos de los prescritos en este capítulo.

3.6 Los Estados contratantes no exigirán a los visitantes que viajen por vía aérea y sean titulares legítimos de pasaportes válidos reconocidos por el Estado que los recibe y de visados válidos, si corresponde, que presenten ningún otro documento de identidad.

Nota.— Esta disposición no pretende disuadir a los Estados contratantes de que acepten para fines de viaje otros documentos oficiales de identidad, como las tarjetas nacionales de identidad, los documentos de identidad del marino y tarjetas de residencia de extranjero y documentos de identidad provisionales alternativos para viajes.

C. Seguridad de los documentos de viaje

3.7 Los Estados contratantes actualizarán regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal.

3.8 Los Estados contratantes establecerán controles a fin de protegerse contra el robo de sus documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.

3.81 Los Estados contratantes establecerán controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad.

3.9 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían incorporar datos biométricos en sus documentos de viaje de lectura mecánica, usando un microcircuito integrado sin contacto según se especifica en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.*

Nota.— *El Doc 9303 no admite la incorporación de datos biométricos en los visados.*

3.9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que expiden o tienen la intención de expedir eMRTD deberían adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y cargar su información en el PKD.*

3.9.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que realizan verificaciones de eMRTD en los controles fronterizos deberían adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y usar la información disponible en el PKD para convalidar los eMRTD en los controles fronterizos.*

3.10 Los Estados contratantes notificarán prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados, expedidos por el Estado, para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD).

3.10.1 **Método recomendado.**— *En la medida de lo posible, cada Estado contratante debería verificar, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, los documentos de viaje de los individuos que viajan internacionalmente con respecto a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL.*

D. Documentos de viaje

3.11 Los Estados contratantes expedirán únicamente pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 4.

Nota.— *Esta disposición no tiene el propósito de excluir la emisión de pasaportes o documentos de viaje provisionales que no sean de lectura mecánica, de validez limitada, en casos de emergencia.*

3.11.1 En el caso de los pasaportes expedidos después del 24 de noviembre de 2005 y que no son de lectura mecánica, los Estados contratantes se asegurarán de que la fecha de vencimiento sea anterior al 24 de noviembre de 2015.

3.12 Los Estados contratantes se asegurarán de que los documentos de viaje para refugiados y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención”) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303.

Nota.— *Los “documentos de viaje de la Convención” están previstos en la Convención de 1951 sobre el estatuto de los refugiados y en la Convención de 1954 sobre el estatuto de los apátridas (véase el Artículo 28 de ambas convenciones).*

3.13 **Método recomendado.**— *Al otorgar documentos de identidad o visados aceptados para fines de viaje, los Estados contratantes deberían expedirlos en una forma susceptible de lectura mecánica, tal como se estipula en el Doc 9303.*

3.14 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer instalaciones accesibles al público para la recepción de solicitudes de documentos de viaje o para la expedición de documentos de viaje.*

3.15 Los Estados contratantes establecerán procedimientos transparentes para la solicitud de expedición, renovación o remplazo de documentos de viaje y pondrán a disposición de los postulantes la información que describa sus requisitos, a solicitud de los mismos.

3.15.1 **Método recomendado.**— *Si se cobran derechos por la expedición, renovación o remplazo de un documento de viaje, la cantidad de tales derechos no debería exceder del costo de la operación.*

3.16 Los Estados contratantes expedirán pasaportes individuales para cada persona, sea cual fuere su edad.

3.17 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían prescribir para los pasaportes un período de validez de por lo menos cinco años, respecto a un número ilimitado de viajes y para viajes a todos los Estados y territorios.*

Nota 1.— Considerando la duración limitada de los documentos y la apariencia cambiante del titular del pasaporte con el transcurso del tiempo, se recomienda un período de validez de no más de 10 años.

Nota 2.— Los pasaportes de emergencia, diplomáticos, oficiales y otros expedidos con fines especiales podrán tener un período de validez más corto.

Nota 3.— Considerando la apariencia rápidamente cambiante de los menores, en el caso de pasaportes de menores se recomienda un período de validez de no más de cinco años.

E. Visados de salida

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

3.19 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes no deberían exigir visados de salida a los extranjeros residentes en su territorio que deseen viajar al exterior.*

F. Visados de entrada y reingreso

3.20 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían suprimir u omitir, para un número máximo de Estados, los requisitos de los visados de entrada para los nacionales que soliciten entrada como visitantes.*

3.21 Los Estados contratantes no exigirán visados para volver a entrar en el país, a sus propios nacionales.

3.22 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes no deberían exigir visados para volver a entrar en el país a sus residentes extranjeros que posean permisos legales de residentes permanentes.*

3.23 Los Estados contratantes establecerán procedimientos simples y transparentes para solicitar la expedición de visados de entrada a los visitantes eventuales y asegurarán que las solicitudes para dichos visados se tramiten lo más rápidamente posible después de que se reciban.

3.24 **Método recomendado.**— *Los procedimientos de expedición de visados normalmente no deberían exigir que el solicitante se presente personalmente en la oficina expedidora.*

3.25 Cuando se expidan visados de entrada para los visitantes eventuales, los Estados contratantes normalmente prescribirán que esos visados sean válidos para uso dentro de un período de por lo menos seis meses a partir de la fecha de expedición, independientemente del número de entradas al Estado en cuestión, y en la inteligencia de que la duración de cada permanencia puede ser limitada.

3.26 **Método recomendado.**— *Al expedir visados no susceptibles de lectura mecánica, los Estados contratantes deberían asegurarse de que los datos personales y de expedición se ajusten a las especificaciones para la zona visual del visado de lectura mecánica que figuran en el Doc 9303, Parte 7.*

G. Tarjetas de embarque/desembarque

3.27 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes no deberían exigir a los visitantes que viajen por vía aérea, ni a los explotadores de aeronaves en nombre de los mismos, información de identificación por escrito suplementaria a la contenida en sus documentos de identidad. Cuando se exija la obtención de dicha información de identidad, los Estados contratantes deberían elaborar sistemas para captar electrónicamente esa información de los documentos de viaje de lectura mecánica o de otras fuentes.*

3.28 Los Estados contratantes que exijan un registro escrito de datos personales a los visitantes que llegan o salen por vía aérea, limitarán sus exigencias en materia de información a las que aparecen en el Apéndice 5 — Tarjeta de embarque/desembarque.

3.29 Cuando los Estados contratantes exijan tarjetas de embarque/desembarque, las aceptarán una vez que los visitantes las hayan llenado y no exigirán que el explotador de aeronaves las llene o verifique.

3.30 Los Estados contratantes que exijan la presentación de tarjetas de embarque/desembarque las suministrarán gratuitamente a los explotadores de líneas aéreas o a sus agentes de viajes, para su distribución a los pasajeros que salen, antes del embarque, o a los pasajeros que lleguen, durante el vuelo.

H. Certificados internacionales de vacunación o profilaxis

3.31 En los casos en que las autoridades nacionales exijan prueba de vacunación o profilaxis en virtud del *Reglamento Sanitario Internacional* (2005) los Estados contratantes aceptarán el certificado internacional de vacunación o profilaxis prescrito por la Organización Mundial de la Salud en el RSI (2005).

I. Inspección de documentos de viaje

3.32 Los Estados contratantes asistirán a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos.

3.33 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían considerar la posibilidad de concertar acuerdos con otros Estados contratantes para permitir que se asignen “funcionarios de enlace” en los aeropuertos, para asistir a los explotadores de aeronaves a determinar la validez y autenticidad de los documentos de viaje de las personas que se embarcan.*

3.34 Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo.

3.34.1 Las autoridades competentes de cada Estado contratante se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades competentes también se incautarán de los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retirarán de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figure como expedidor o a la misión

diplomática residente de ese Estado, salvo en casos en que las autoridades públicas retengan los documentos con fines de cumplimiento de la ley. Las autoridades públicas que se hayan incautado de los documentos de viaje en cuestión notificarán a las autoridades correspondientes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática de dicho Estado.

3.34.2 Los Estados contratantes no exigirán que los explotadores de aeronaves se incauten de los documentos mencionados en la Norma 3.34.1.

3.34.3 Los Estados contratantes no exigirán que un explotador de aeronaves transporte a un pasajero desde un punto de salida o tránsito, al destino final previsto, cuando el Estado haya determinado que el documento de viaje presentado por dicho pasajero es fraudulento, falsificado o imitado o está en poder de una persona que no es el legítimo titular.

Nota.— Nada en esta disposición deberá interpretarse en el sentido de impedir el regreso de pasajeros no admisibles cuyos documentos de viaje sean fraudulentos, falsificados o imitados o estén en poder de un impostor y hayan sido incautados por un Estado contratante de conformidad con la Norma 3.34.1 y que viajen con una carta de envío emitida de conformidad con la Norma 5.7.

3.34.4 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería considerar la introducción de sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) a fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea.*

3.34.5 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que utilicen sistemas ABC deberían, de conformidad con 3.9.2 y 3.10.1, usar la información del PKD disponible para validar los eMRTD; llevar a cabo el cotejo biométrico con el fin de establecer que el pasajero es el titular legítimo del documento; e indagar en la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL, así como en otros registros de control fronterizo, con el propósito de determinar la admisibilidad para cruzar la frontera.*

3.34.6 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que utilicen sistemas ABC deberían asegurarse de que en los puntos de acceso se cuente con personal suficiente, cuando estén en servicio, para garantizar un flujo sin interrupciones de pasajeros y una respuesta rápida ante toda situación que pueda comprometer la seguridad operacional y la integridad en caso de funcionamiento defectuoso del sistema.*

J. Procedimientos de salida

3.35 Los Estados contratantes no exigirán certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes.

3.36 Los Estados contratantes no harán responsables a los explotadores de aeronaves en caso de falta de pago de impuestos sobre la renta por los pasajeros.

3.37 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes, en cooperación con los explotadores de aeronaves y la administración aeroportuaria, deberían fijar como objetivo un plazo máximo de 60 minutos en conjunto para completar los trámites de salida requeridos de todos los pasajeros respecto a los cuales no sean necesarios más que los trámites normales, calculándose dicho plazo desde el momento en que el pasajero se presenta al primer punto de despacho del aeropuerto (es decir, el mostrador de presentación y facturación de la línea aérea, el punto de control de seguridad u otro punto de control establecido según los arreglos adoptados en cada aeropuerto).*

Nota.— Los “trámites de salida requeridos” que habrán de completarse en los 60 minutos recomendados incluyen: presentación en el mostrador de la línea aérea, medidas de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la recaudación de derechos aeroportuarios y otros gravámenes, y medidas de control fronterizo de salida, p. ej., controles de pasaportes, de sanidad o de aduanas.

3.38 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que exijan la inspección por las autoridades competentes de los documentos de viaje de los pasajeros que salen deberían, en colaboración con la administración aeroportuaria, emplear la tecnología aplicable y adoptar un sistema de inspección de varias filas u otro medio de distribuir a los pasajeros a fin de acelerar dichas inspecciones.*

3.39 Los Estados contratantes no exigirán normalmente la presentación, para inspección de control fronterizo, del equipaje de los pasajeros que salgan de su territorio.

K. Procedimientos de entrada y responsabilidades

3.40 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes, con la cooperación de los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos deberían fijar como objetivo el despacho en menos de 45 minutos después del desembarque de todos los pasajeros con respecto a los cuales no sea necesaria más que la inspección normal, cualquiera que sea el tamaño de la aeronave y la hora programada de llegada.*

3.41 Para acelerar las inspecciones, los Estados contratantes, con la cooperación de los explotadores de aeropuertos, emplearán la tecnología aplicable y adoptarán un sistema de inspección de inmigración por filas múltiples u otro medio de distribuir a los pasajeros en los aeropuertos internacionales en que el volumen del tráfico de pasajeros justifique tales medidas.

3.42 Excepto en circunstancias especiales, los Estados contratantes no exigirán que se recojan los documentos de viaje u otros documentos de identidad de los pasajeros o de la tripulación antes de que lleguen a los puntos de control de pasaportes.

3.43 Las autoridades competentes aceptarán prontamente a los pasajeros y la tripulación para verificar si son o no admisibles en el Estado.

Nota.— *Un pasajero o un miembro de la tripulación de vuelo se “acepta para verificación” cuando aparece por primera vez en el punto de control de llegada después del desembarque, a fin de solicitar la entrada en el país correspondiente, en cuya oportunidad el funcionario encargado del control determina si debe o no ser admitido. Esto no incluye la inspección visual de los documentos de viaje, la cual puede llevarse a cabo inmediatamente después del desembarque.*

3.44 El explotador de aeronaves será responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para la verificación que se prescribe en 3.43.

3.45 **Método recomendado.**— *Después de haber aceptado a los pasajeros y miembros de la tripulación para verificación, las autoridades competentes deberían ser responsables de la custodia y cuidado de éstos hasta que sean admitidos, o sean considerados no admisibles.*

3.46 La responsabilidad del explotador de aeronaves respecto a la custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación cesará en el momento en que dichas personas hayan sido admitidas legalmente en el Estado.

3.47 Salvo en circunstancias especiales, los Estados contratantes harán arreglos para que los documentos de identidad de un visitante sean examinados, solamente una vez en el momento de la entrada y en el momento de la salida.

3.48 Los Estados contratantes no exigirán una declaración escrita del equipaje de los pasajeros y de la tripulación, cuando éstos no lleven mercancías restringidas o sujetas al pago de derechos de aduanas.

3.49 Los Estados contratantes adoptarán el sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para la inspección de aduana y cuarentena basados en la evaluación de riesgos, cuando sean apropiados para las condiciones y los volúmenes de tráfico del aeropuerto de que se trate.

Nota.— Véase el Apéndice 6, Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera (ahora la Organización Mundial de Aduanas) para un control de aduanas simplificado, basado en el sistema de doble circuito.

3.50 **Método recomendado.**— *En caso de que el documento de viaje de un visitante haya expirado antes del fin del período de validez del visado, el Estado que ha expedido el visado debería continuar aceptándolo hasta su fecha de expiración, siempre que se presente con el nuevo documento de viaje del visitante.*

3.51 Los Estados contratantes que expiden visados por un número limitado de entradas indicarán de forma apropiada, clara y que no sea despectiva, cada vez que se utilice el visado, a fin de que su titular, cualquier explotador de aeronaves o las autoridades competentes de un Estado puedan determinar su validez rápidamente y sin emplear medios especiales.

3.52 Después de la presentación individual por los pasajeros y la tripulación de sus documentos de viaje, los funcionarios respectivos, excepto en casos particulares especiales, devolverán inmediatamente tales documentos después de examinarlos.

3.53 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían hacer los arreglos necesarios para que los pasajeros y sus equipajes que lleguen en un vuelo internacional que haga dos o más paradas en aeropuertos internacionales dentro del territorio del mismo Estado, no deban someterse a las formalidades de control fronterizo en más de un aeropuerto del Estado de que se trate.*

L. Procedimientos y requisitos de tránsito

3.54 Cuando las instalaciones aeroportuarias lo permitan, los Estados contratantes adoptarán medidas, mediante zonas de tránsito directo u otros arreglos, para que las tripulaciones, los pasajeros y sus equipajes procedentes de otro Estado y que continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día, puedan permanecer temporalmente en el aeropuerto al que llegan sin que se sometan a formalidades de control fronterizo para entrar en el Estado de tránsito.

3.55 Los Estados contratantes mantendrán al mínimo el número de Estados cuyos nacionales deben tener visados de tránsito directo cuando lleguen en un vuelo internacional y continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día.

M. Disposición del equipaje separado de su propietario

3.56 Los Estados contratantes permitirán a los explotadores de aeronaves enviar el equipaje extraviado al lugar en que se encuentre su propietario y no impondrán sanciones, multas, derechos de importación ni impuestos a los explotadores de aeronaves por el hecho de haberse extraviado el equipaje.

3.57 Los Estados contratantes permitirán que el equipaje extraviado se transfiera directamente entre vuelos internacionales en el mismo aeropuerto, sin examen alguno, salvo por razones de seguridad de la aviación u otros controles necesarios. Cuando no se pueda hacer la transferencia directa, los Estados contratantes dispondrán lo necesario para guardar ese equipaje temporalmente bajo vigilancia en un lugar apropiado.

3.58 Los Estados contratantes permitirán que los explotadores de aeronaves presenten en nombre de sus propietarios el equipaje no identificado, no reclamado o extraviado para su despacho en un punto adecuado de destino y que entreguen dicho equipaje a sus propietarios.

3.59 Los Estados contratantes acelerarán el despacho del equipaje no identificado, no reclamado o extraviado y su retorno al explotador de aeronaves para que se disponga del mismo como corresponde. Con arreglo a las condiciones que establezcan las autoridades competentes, podrá permitirse que los explotadores de aeronaves abran tal equipaje si fuera necesario para determinar quién es su propietario.

3.60 Se liberará al explotador de aeronaves de la obligación de custodiar el equipaje que no haya sido despachado por las autoridades competentes, y de la responsabilidad del pago de los derechos de importación e impuestos aplicables a dicho equipaje, cuando éste quede a cargo de la aduana y esté bajo su control exclusivo.

N. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves

3.61 Los Estados contratantes establecerán medidas, en cooperación con los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiera a la llegada y a la salida.

3.62 Los Estados contratantes facilitarán y agilizarán el proceso mediante el cual los explotadores de aeronaves con base en sus territorios puedan solicitar certificados de miembros de la tripulación (CMT) para su personal de tripulación.

Nota.— El CMT se preparó en forma de tarjeta que utilizarían con fines de identificación los miembros de la tripulación, mientras que las licencias que se otorgan a la tripulación servirían para su finalidad principal de confirmar las calificaciones profesionales de los miembros de la tripulación de vuelo.

3.63 Si los Estados contratantes expiden los certificados de miembro de tripulación, éstos deberían expedirse únicamente en forma de tarjetas de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 5.

3.63.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer procedimientos que permitan que los miembros de la tripulación a los que se haya expedido un certificado de miembro de la tripulación puedan examinar y revisar la validez de los datos que contiene, e incorporar correcciones, si fuera necesario, de forma gratuita para el miembro de la tripulación.*

3.64 **Método recomendado.**— *En la medida en que los explotadores de aeronaves decidan expedir tarjetas de identificación de la tripulación, los Estados contratantes deberían exigir que dichos documentos de identidad se elaboren en el formato indicado en el Apéndice 7, es decir, con la misma presentación de la zona de inspección visual del certificado de miembro de la tripulación de lectura mecánica y con la capacidad de aceptar la confirmación de identidad y la verificación de seguridad del documento por lectura mecánica.*

3.64.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían garantizar que los registros de los certificados de miembros de la tripulación y otros documentos de identidad oficiales de cada uno de los miembros de la tripulación, expedidos, suspendidos o retirados, se almacenen en una base de datos electrónica, protegida contra interferencias y accesos no autorizados. Toda la información almacenada en la base de datos electrónica y en los certificados de miembros de la tripulación debería limitarse a los detalles que sean esenciales para la finalidad de verificar la identidad de un miembro de la tripulación.*

3.65 Los CMT sólo se expedirán después de que la autoridad pública competente o la autoridad designada para hacerlo en su nombre, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, se establecerán controles adecuados tales como la certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.

3.66 Los Estados contratantes aceptarán los CMT expedidos conforme a los requisitos de la norma 3.63 para entrada de los miembros de la tripulación sin visado, cuando lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor.

3.66.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían eximir del requisito de visado a los miembros de la tripulación que lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor.*

3.66.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían eximir del requisito de visado a los miembros de la tripulación que lleguen y presenten un CMT, cuando lleguen en un vuelo de otro explotador de aeronaves o por otro medio de transporte y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor a fin de iniciar en servicio activo el vuelo que tengan asignado.*

3.67 Los Estados contratantes establecerán medidas para la entrada temporal sin demora en sus territorios, del personal técnico de explotadores de aeronaves extranjeros que efectúen operaciones hasta tales territorios o los sobrevuelen, que se necesite urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje. Si el Estado requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar su admisión.

O. Inspectores de la aviación civil

3.68 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían encargarse de que se trate a los inspectores de la aviación civil de otro Estado contratante, cuando desempeñen funciones de inspección, de la misma manera que a los miembros de la tripulación al proceder con las formalidades de salida o de llegada.*

3.69 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían otorgar a sus inspectores de la aviación civil un documento de identidad, teniendo en cuenta el Apéndice 8.*

3.70 **Método recomendado.**— *Los inspectores de la aviación civil deberían llevar consigo el documento de identidad especificado en 3.69, una copia del itinerario del inspector expedido por el Estado que emplea al inspector y un pasaporte válido.*

3.71 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender los privilegios de admisión temporal, como se indica en 3.66 con respecto a los miembros de la tripulación, a los inspectores de la aviación civil de otro Estado contratante, que presenten los documentos indicados en 3.70 (es decir, documento de identidad, itinerario y pasaporte válido), y su salida sea posterior a un período de descanso normal.*

P. Asistencia de emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor

3.72 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer medidas para autorizar la entrada temporal de un pasajero o miembro de la tripulación que no posea antes de su llegada el visado de entrada exigido a causa de la desviación o demora de un vuelo por razones de fuerza mayor.*

3.73 Los Estados contratantes establecerán medidas para que a los pasajeros en tránsito que se encuentren imprevistamente retrasados debido a la cancelación o el retraso de un vuelo se les permita salir del aeropuerto con la finalidad de alojarse.

3.74 **Método recomendado.**— *En situaciones de emergencia por razones de fuerza mayor, los Estados contratantes, los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos deberían dar asistencia prioritaria a los pasajeros que tengan necesidades médicas, a los menores no acompañados y a las personas con discapacidades que ya hayan iniciado sus viajes.*

3.75 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer medidas para permitir la salida desde sus territorios, o el tránsito a través de los mismos, a los pasajeros que tengan reservaciones de viajes aéreos válidas, incluso en el caso de que sus visados hayan expirado a causa de demoras de vuelos por razones de fuerza mayor.*

3.76 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer medidas para facilitar la entrada del personal que se requiera enviar con poca antelación para prestar asistencia a los pasajeros cuyos vuelos hayan sido interrumpidos por razones de fuerza mayor.*

3.77 **Método recomendado.**— *En caso de demora o desviaciones de los vuelos por razones de fuerza mayor, los Estados contratantes deberían establecer medidas para permitir el tránsito por sus territorios de los pasajeros que tienen una reserva válida de viaje por vía aérea pero que no poseen los visados de entrada requeridos.*

Q. Menores

3.78 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que sus autoridades públicas competentes reciban la instrucción necesaria para considerar el bienestar de los menores acompañados y no acompañados.*

3.79 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que sus explotadores de aeronaves proporcionen instrucción adecuada a su personal de tierra y cabina en el manejo de menores.*

3.80 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían, cuando sea posible, intercambiar información respecto a los puntos de contacto pertinentes, disponibles las 24 horas, a los que podrían remitirse asuntos que tengan que ver con el bienestar de un menor.*

3.81 **Método recomendado.**— *Cuando lo permitan las restricciones sobre la privacidad y protección de los datos, los Estados contratantes deberían asegurarse de que los explotadores de aeronaves se dirijan a las autoridades públicas competentes para plantearles cualquier preocupación en relación con el bienestar de un menor.*

3.82 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían considerar poner a un menor no acompañado bajo el cuidado de la autoridad pública competente en la primera oportunidad que se presente si hubiera preocupaciones significativas que no puedan resolverse rápido en relación con el bienestar del menor no acompañado durante el viaje.*

3.83 Los Estados contratantes aplicarán las medidas apropiadas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves no permitan que menores con menos de cinco (5) años de edad viajen sin una persona acompañante.

3.84 Los Estados contratantes aplicarán las medidas apropiadas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves establezcan un programa para manejar a los menores no acompañados que viajen bajo su supervisión.

CAPÍTULO 4. ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS

A. Generalidades

4.1 Con miras a facilitar y acelerar el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, los Estados contratantes adoptarán reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, y los aplicarán de forma a evitar demoras innecesarias.

4.2 **Método recomendado.**— *Con respecto a la carga que se traslada por transporte aéreo y de superficie bajo la misma carta de porte aéreo, los Estados contratantes deberían aplicar los mismos reglamentos y procedimientos, y en la misma forma, que se aplican a la carga que se traslada solamente por vía aérea.*

4.3 Al introducir o enmendar reglamentos y procedimientos para el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, los Estados contratantes consultarán con los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas, con miras a tomar las medidas previstas en la Norma 4.1.

4.4 Los Estados contratantes elaborarán procedimientos para la presentación de una declaración de mercancías de importación y de exportación con antelación a la llegada y a la salida a fin de acelerar el levante o despacho de dichas mercancías.

4.5 Cuando la naturaleza de un envío pueda atraer la atención de diferentes autoridades competentes, p. ej., los controladores de aduanas, veterinarios o sanitarios, los Estados contratantes procurarán delegar poderes en la aduana o en uno de los demás organismos para fines de levante/despacho o, cuando esto no sea posible, tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que el levante/despacho esté coordinado y, de ser posible, se efectúe simultáneamente y con un mínimo de demora.

4.6 Los Estados contratantes no exigirán normalmente la inspección física de la carga que haya de importarse o exportarse y utilizarán la gestión de riesgos para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección.

4.7 Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia, se utilizarán técnicas modernas de registro o inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse.

4.8 **Método recomendado.**— *En relación con los aeropuertos internacionales, los Estados contratantes deberían establecer zonas francas e instalarlas y operarlas ellos mismos o bien permitir que otras partes interesadas instalen y operen dichas zonas francas o depósitos de aduana y deberían publicar reglamentos detallados respecto a los tipos de operaciones que puedan o no efectuarse en ellas.*

4.9 En todos los casos en que las zonas francas o depósitos de aduana no se proporcionen en un aeropuerto internacional pero se hayan establecido en otras partes dentro de la misma vecindad general, los Estados contratantes dispondrán lo necesario para que el transporte aéreo pueda utilizarlas en las mismas condiciones que los demás medios de transporte.

4.9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían considerar la introducción de programas de Operador económico autorizado que acrecienten la seguridad, creando así un entorno que permita medidas que faciliten el control aduanero.*

Nota.— Las medidas de facilitación del control aduanero podrían incluir un número reducido de inspecciones físicas y exámenes, la presentación de un conjunto limitado de elementos de datos, la notificación de una inspección prevista con antelación a la llegada de las mercancías y otras medidas de facilitación. Las medidas de control deberían basarse en la información requerida que se proporcione con antelación a los servicios aduaneros y en la utilización de procedimientos de evaluación de riesgos.

4.9.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían fomentar la concertación de acuerdos o arreglos para el reconocimiento mutuo de sus respectivos programas de Operador económico autorizado o de programas equivalentes con otros países.*

B. Información requerida por las autoridades competentes

4.10 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían prever lo necesario para la presentación electrónica de información sobre la carga antes de la llegada o salida de la misma.*

4.11 Los Estados contratantes limitarán los datos requeridos únicamente a la información que las autoridades competentes consideren necesaria para conceder el levante o despacho de mercancías importadas o mercancías destinadas a la exportación.

4.11.1 **Método recomendado.**— *Para fines de facilitación, los Estados contratantes deberían considerar, cuando sea factible, la utilización de la información anticipada sobre la carga disponible en procedimientos aduaneros posteriores de importación, exportación y/o tránsito para el levante y despacho de las mercancías.*

4.12 Los Estados contratantes dispondrán lo necesario para compilar los datos estadísticos eligiendo el momento y los arreglos oportunos para no demorar el levante de las mercancías importadas o de las destinadas a la exportación.

4.13 Según las capacidades tecnológicas del Estado contratante, los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo, se aceptarán cuando se presenten en forma electrónica transmitida a un sistema de información de las autoridades competentes.

4.14 La producción y presentación del manifiesto de carga y de la carta (o cartas) de porte aéreo serán responsabilidad del explotador de aeronaves o de su agente autorizado. La producción y presentación de los demás documentos requeridos para el despacho de mercancías serán responsabilidad del declarante.

4.15 Cuando un Estado contratante exija documentos adicionales para los trámites de importación, exportación o tránsito, tales como facturas comerciales, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, no obligará al explotador de aeronaves a que se cerciore de que se satisfacen estos requisitos relativos a documentación ni hará responsable, multará o sancionará al explotador por inexactitudes u omisiones en tales documentos, a menos que él sea el declarante, esté actuando en nombre de éste, o tenga responsabilidades jurídicas específicas.

4.16 Cuando los documentos para la importación o exportación de mercancías se presenten en forma impresa, el formato se basará en el formulario patrón de las Naciones Unidas, por lo que respecta a la declaración de mercancías, y en el formulario del Apéndice 3, por lo que se refiere al manifiesto de carga.

4.17 Con objeto de promover la facilitación del comercio y la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, los Estados contratantes, con fines de normalización y armonización del intercambio de datos electrónicos, alentarán a todas las partes interesadas, ya sean del sector público o privado, a implantar sistemas compatibles y utilizar las normas y protocolos apropiados aceptados internacionalmente.

4.17.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían considerar mecanismos que permitan a todos los que intervienen en las operaciones de carga aérea presentar toda la información que requieran las autoridades públicas, para la llegada, estadía y salida de aeronaves y carga aérea, en un único punto de ingreso (“ventanilla única”).*

4.17.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían alentar a todos los que participan en el transporte, tramitación y despacho de carga aérea a simplificar los procedimientos y documentos correspondientes y a cooperar o participar en forma directa en el desarrollo de sistemas electrónicos para la comunidad del transporte de carga aérea que utilicen normas de aceptación internacional, de modo que se facilite el intercambio de la información relativa a dicho tráfico y se garantice la interoperabilidad entre los sistemas de todos los participantes.*

4.18 **Método recomendado.**— *Los sistemas de información electrónica para el levante y despacho de mercancías deberían comprender su traslado entre el modo de transporte aéreo y otros modos.*

4.19 Los Estados contratantes que exijan documentos complementarios, tales como licencias y certificados, para la importación o exportación de determinadas mercancías publicarán sus requisitos y establecerán procedimientos adecuados para solicitar la expedición o renovación de tales documentos.

4.20 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes, en la mayor medida posible, deberían eliminar todo requisito de presentar manualmente los documentos necesarios y establecer procedimientos que permitan su presentación por medios electrónicos.*

4.21 Los Estados contratantes no exigirán formalidades consulares ni derechos u honorarios consulares en relación con los documentos requeridos para conceder el levante o despacho de mercancías.

C. Levante y despacho de la carga de exportación y de importación

4.22 Los Estados contratantes que exijan documentos para el despacho de exportación limitarán normalmente su requisito a una declaración de exportación simplificada.

4.23 Los Estados contratantes dispondrán lo necesario para que el levante para la carga de exportación se realice hasta la hora de salida de la aeronave.

4.24 Los Estados contratantes permitirán que las mercancías que hayan de exportarse se presenten para el despacho en cualquier oficina de aduanas designada a tal efecto. El traslado de las mercancías de dicha oficina al aeropuerto del que habrán de exportarse se efectuará con arreglo a los procedimientos establecidos en las leyes y reglamentos del Estado contratante en cuestión. Dichos procedimientos serán los más sencillos posibles.

4.25 Los Estados contratantes no exigirán sistemáticamente la prueba de la llegada de las mercancías al extranjero para los trámites de importación, exportación o tránsito.

4.26 **Método recomendado.**— *Cuando las autoridades competentes de un Estado contratante exijan la inspección de las mercancías, pero las mismas ya se hayan cargado en una aeronave que sale, normalmente debería permitirse al explotador de aeronaves o, cuando corresponda, al agente autorizado del explotador, que dé a la aduana la seguridad de la devolución de las mercancías en lugar de retrasar la salida de la aeronave.*

4.27 Al programar los reconocimientos de las mercancías, se dará prioridad al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías cuyo despacho con carácter urgente sea admitido por las autoridades competentes.

4.28 Los envíos declarados como efectos personales y transportados como equipaje no acompañado se despacharán según arreglos simplificados.

4.29 Los Estados contratantes dispondrán lo necesario para el levante o despacho de mercancías según procedimientos de aduana simplificados, siempre que:

- a) el valor de las mercancías sea inferior a un valor máximo por debajo del cual no se recauden derechos o impuestos a la importación; o
- b) las mercancías estén sujetas a derechos e impuestos a la importación cuyo importe sea inferior al mínimo fijado por el Estado para fines de recaudación; o
- c) el valor de las mercancías sea inferior a los valores límite especificados por debajo de los cuales las mercancías puedan ser objeto de levante o despacho inmediatamente, sobre la base de una sencilla declaración y el pago de los derechos e impuestos a la importación aplicables, o dando a la aduana la seguridad de que se efectuará dicho pago; o
- d) las mercancías hayan sido importadas por una persona autorizada y sean de un determinado tipo.

4.30 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer procedimientos especiales que faciliten el levante rápido de mercancías a la llegada o a la salida en el caso de personas autorizadas. Estas personas autorizadas deberían satisfacer criterios especificados, que podrían incluir un historial apropiado de cumplimiento de los requisitos oficiales y un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales.*

4.30.1 **Método recomendado.**— *Los procedimientos especiales para las personas autorizadas podrían incluir, entre otros:*

- a) *el levante de las mercancías para la importación o exportación contra presentación de la información mínima necesaria para identificarlas y permitir el llenado posterior de la declaración final de las mercancías;*
- b) *el despacho de las mercancías de importación o exportación en los locales de la persona autorizada o en otro lugar que autorice el servicio de aduanas;*
- c) *la presentación de una declaración de mercancías de importación o exportación sobre la base del ingreso en los registros de la persona autorizada;*
- d) *la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones hechas en un período determinado cuando se trate de mercancías que una misma persona importa o exporta con frecuencia.*

Nota.— *Con respecto al término “personas autorizadas” (Métodos recomendados 4.30 y 4.30.1 anteriores), se señala a la atención la norma de transición 3.32 del Convenio internacional para la armonización y simplificación de los regímenes aduaneros de la OMA, revisada en 1999, que entró en vigor en 2006 (el Convenio de Kyoto revisado).*

4.31 **Método recomendado.**— *Las mercancías a las que no se haya concedido la aplicación de los procedimientos simplificados o especiales mencionados en las disposiciones 4.27 a 4.30.1 deberían ser objeto de levante o despacho rápidamente a la llegada, a condición de que cumplan los requisitos de aduana y de otro tipo. Los Estados contratantes deberían fijarse el objetivo de conceder el levante de todas las mercancías que no necesiten inspección alguna en las tres horas siguientes a su llegada y a la presentación de la documentación pertinente. Las autoridades competentes, y los explotadores de aeronaves e importadores o sus agentes autorizados, deberían coordinar sus respectivas funciones para asegurar el logro de este objetivo.*

4.32 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían tramitar las solicitudes para el levante de los envíos parciales cuando se haya presentado toda la información y se hayan cumplido los demás requisitos correspondientes a tales envíos parciales.*

4.33 Los Estados contratantes permitirán que las mercancías que se hayan descargado de una aeronave en un aeropuerto internacional se trasladen a cualquier oficina designada de aduanas del Estado interesado para fines de despacho. Los procedimientos de aduanas relativos a tal traslado serán los más sencillos posibles.

4.34 Cuando por causa de error, emergencia o inaccesibilidad a la llegada, las mercancías no se descarguen en el lugar de destino previsto, los Estados contratantes no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares siempre que:

- a) el explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
- b) se dé una razón válida por la que no pudieron descargarse las mercancías, que resulte aceptable para la aduana; y
- c) el manifiesto de carga se enmiende debidamente.

4.35 Cuando por causa de error o problemas de tramitación, las mercancías se descarguen en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, los Estados contratantes no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares siempre que:

- a) el explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
- b) se dé una razón válida por la que no se informó de las mercancías, que resulte aceptable para la aduana;
- c) el manifiesto de carga se enmiende debidamente; y
- d) se disponga de las mercancías conforme a los arreglos aduaneros pertinentes.

Cuando corresponda y siempre que se cumplan sus requisitos, el Estado contratante facilitará la expedición de las mercancías a su lugar de destino correcto.

4.36 Si las mercancías se expiden a un lugar de destino de un Estado contratante, pero no han sido objeto de levante para el consumo interior en dicho Estado y posteriormente se exige que se devuelvan al punto de origen o que se reexpidan a otro lugar de destino, el Estado contratante permitirá que las mercancías se reexpidan sin exigir licencias de importación, exportación o tránsito si esto no constituye una infracción de las leyes y reglamentos vigentes.

4.37 El Estado contratante eximirá al explotador de aeronaves o, cuando corresponda, a su agente autorizado, de los derechos e impuestos a la importación cuando las mercancías se hayan puesto bajo la custodia de las autoridades competentes o, con el consentimiento de estas últimas, se hayan trasladado y puesto en poder de un tercero que haya dado las seguridades adecuadas a la aduana.

D. Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales

4.38 Los suministros y las provisiones transportadas a bordo que se importen al territorio de un Estado contratante para su uso a bordo de las aeronaves en servicios internacionales quedarán exentos de los derechos e impuestos a la importación, siempre que se cumplan los reglamentos aduaneros del Estado.

4.39 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes no deberían exigir documentación secundaria (como certificados de origen y facturas consulares o especializadas) en relación con la importación de suministros y de provisiones transportadas a bordo.*

4.40 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían permitir, a bordo de la aeronave, la venta o el uso de suministros y provisiones transportadas a bordo, para consumo sin el pago de derechos de importación y otros impuestos, cuando las aeronaves que realicen vuelos internacionales:*

- a) *hagan escala en dos o más aeropuertos internacionales en el territorio de un Estado contratante sin realizar aterrizajes intermedios en el territorio de otro Estado; y*
- b) *no embarquen pasajero alguno en vuelos interiores.*

4.41 **Método recomendado.**— *Siempre que se cumplan sus reglamentos y requisitos, los Estados contratantes deberían exonerar del pago de derechos e impuestos a la importación el equipo terrestre y de seguridad, y sus componentes, el material didáctico y las ayudas didácticas importados en su territorio por un explotador de aeronaves de otro Estado contratante o en nombre del mismo para uso del explotador o de su agente autorizado, dentro de los límites de un aeropuerto internacional o en una instalación aprobada situada fuera del aeropuerto.*

4.42 Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, los Estados contratantes concederán rápidamente el levante o despacho del equipo de aeronave y de las piezas de repuesto que queden exentos del pago de derechos de importación, impuestos y demás gravámenes, en virtud del Artículo 24 del Convenio de Chicago.

4.43 Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, los Estados contratantes concederán rápidamente el levante o despacho del equipo terrestre y de seguridad, y sus piezas de repuesto, material didáctico y ayudas didácticas importados o exportados por un explotador de aeronaves de otro Estado contratante.

4.44 Los Estados contratantes permitirán el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronave, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación.

4.45 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían disponer lo necesario para la importación, libre de derechos e impuestos, de los documentos de los explotadores de aeronaves definidos en el Capítulo 1 del presente Anexo y que hayan de utilizarse en relación con los servicios aéreos internacionales.*

E. Contenedores y paletas

4.46 A condición de que se cumplan sus reglamentos y requisitos, los Estados contratantes concederán a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes la admisión temporal de contenedores y paletas —sean o no propiedad del explotador de la aeronave en la que lleguen— siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo.

4.47 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían exigir un documento de admisión temporal para los contenedores y paletas únicamente cuando lo consideren esencial para los fines de control aduanero.*

4.48 **Método recomendado.**— *Cuando se exija una prueba de la reexportación de los contenedores y paletas, el Estado contratante debería aceptar los registros de utilización pertinentes del explotador de aeronaves o de su agente autorizado como prueba de dicha reexportación.*

4.49 Cada Estado contratante efectuará los arreglos necesarios para permitir a los explotadores de aeronaves que, bajo supervisión de las autoridades competentes, descarguen la carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para así poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexportarlos, sin necesidad de someterlos a despacho para consumo dentro del país.

4.50 Se permitirá que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante según lo dispuesto en 4.46 se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto internacional para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados.

4.51 Cuando lo exijan las circunstancias, los Estados contratantes permitirán el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto.

4.52 Los Estados contratantes permitirán el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos según lo dispuesto en 4.46 sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo.

4.53 Los Estados contratantes permitirán que los contenedores y paletas admitidos temporalmente se reexporten por intermedio de cualquiera de sus oficinas de aduanas designadas.

4.54 Los Estados contratantes permitirán la admisión temporal de piezas de repuesto cuando sean necesarias para la reparación de contenedores y paletas importados según lo dispuesto en 4.46.

F. Documentos y procedimientos relativos al correo

4.55 Los Estados contratantes llevarán a cabo la manipulación, envío y despacho del correo aéreo y se ajustarán a los procedimientos de documentación, como se prescribe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal.

G. Material radiactivo

4.56 Los Estados contratantes facilitarán que se conceda, en forma expedita, el levante del material radiactivo que se importe por aire, en particular, el material empleado en aplicaciones médicas, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos correspondientes que rijan la importación de dicho material.

Nota.— La notificación anticipada, ya sea en papel o en forma electrónica, del transporte de material radiactivo, probablemente facilitaría la entrada de dicho material al Estado de destino.

4.57 **Método recomendado.**— *Un Estado contratante debería evitar imponer reglamentación o restricciones de aduanas o de otro tipo para la entrada/salida, aparte de las disposiciones al respecto que figuran en el Doc 9284, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.*

4.58 Cuando un Estado contratante adopta reglamentación o restricciones de aduanas o de otro tipo para la entrada/salida que difieren de las especificadas en el Doc 9284, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, dicho Estado notificará prontamente a la OACI tales discrepancias para su publicación en las Instrucciones Técnicas, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18.

CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

A. Generalidades

5.1 A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones ordenadas de la aviación civil internacional, los Estados contratantes cooperarán mutuamente para resolver con prontitud toda diferencia que surja en la aplicación de las disposiciones de este Capítulo.

5.2 Los Estados contratantes facilitarán el tránsito de personas que estén siendo retiradas de otro Estado en cumplimiento de las disposiciones de este Capítulo, y brindarán la cooperación necesaria al explotador (o explotadores) de aeronaves y a la escolta (o escoltas) que lleven a cabo dicho traslado.

5.2.1 Durante el período en que un pasajero no admisible, o una persona que va a ser deportada, estén bajo la custodia de funcionarios del Estado, éstos deberán preservar la dignidad de dichas personas y no adoptar medidas que puedan violar dicha dignidad.

Nota.— Estas personas deberían ser tratadas de conformidad con las disposiciones internacionales, comprendido el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de las Naciones Unidas.

B. Personas no admisibles

5.3 Los Estados contratantes notificarán sin tardanza a los explotadores de aeronaves que una persona ha sido considerada no admisible de conformidad con 3.45, confirmándolo por escrito lo antes posible.

Nota.— La notificación por escrito podrá efectuarse en papel o en forma electrónica, como por ejemplo, por correo electrónico.

5.4 Los Estados contratantes mediante sus autoridades competentes consultarán a los explotadores de aeronaves con respecto al plazo para el retiro de la persona que ha sido considerada no admisible, a fin de conceder al explotador de aeronaves el tiempo necesario para facilitar el retiro de la persona utilizando sus propios servicios o haciendo arreglos alternativos para el retiro.

Nota.— Nada en esta disposición deberá interpretarse en el sentido de permitir el regreso de una persona que busque asilo en el territorio de un Estado contratante a un país donde su vida o libertad pudieran verse amenazadas por razón de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social o de sus opiniones políticas.

5.5 Los Estados contratantes se cerciorarán de que se entregue al explotador de aeronaves la orden de retiro de una persona que ha sido considerada no admisible. La orden de retiro incluirá información relativa al vuelo de entrada (de llegada) que transporte a dicha persona y el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión, si se conocen esos datos.

5.6 Los Estados contratantes que ordenen el retiro de una persona no admisible que haya perdido o destruido sus documentos de viaje, expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9 1) a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío, la orden de retiro y toda otra información pertinente se entregará al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes en el Estado de destino.

5.7 Los Estados contratantes que ordenen el retiro de una persona no admisible cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados de conformidad con 3.34.1 expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9 2) a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de retiro se entregarán al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.

5.8 Los Estados contratantes que tengan razones para creer que una persona no admisible podría oponer resistencia a su retiro, lo notificarán al explotador de aeronaves pertinente con la máxima antelación posible a la salida prevista de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

5.9 El explotador de aeronaves será responsable de los costos de la custodia y cuidado de una persona documentada inapropiadamente desde el momento en que se considera no admisible y se le entrega nuevamente al explotador de aeronaves para su retiro del Estado.

5.9.1 El Estado será responsable de los costos de la custodia y cuidado de todas las demás categorías de personas no admisibles, incluidas las personas no admitidas debido a problemas de documentación que superen la capacidad del explotador de aeronaves o por razones distintas a la de no contar con la documentación apropiada, desde el momento en que esas personas sean consideradas no admisibles hasta que sean devueltas al explotador de aeronaves para su retiro del Estado.

5.10 Cuando una persona se considere no admisible y se la entregue al explotador de aeronaves para que la transporte fuera del territorio del Estado, no se impedirá que el explotador de aeronaves recobre de dicha persona los gastos de transporte relacionados con su retiro.

5.11 El explotador de aeronaves trasladará a la persona no admisible:

- a) al punto donde inició su viaje; o
- b) a cualquier otro lugar donde sea admisible.

5.11.1 **Método recomendado.**— *Cuando corresponda, los Estados contratantes deberían consultar con el explotador de aeronaves con respecto al lugar más práctico al que se trasladará a la persona inadmisibile.*

5.11.2. Cuando el retiro de una persona no admisible se relacione con un menor no acompañado, el Estado que retira a la persona tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona.

5.12 Un Estado contratante aceptará examinar el caso de una persona retirada de un Estado en el que se la haya considerado no admisible, si dicha persona inició su viaje en ese territorio. Un Estado contratante no hará volver a una persona al país donde se la haya considerado anteriormente no admisible.

5.13 Los Estados contratantes aceptarán la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con 5.6 ó 5.7 como documentación suficiente para proceder al examen de la persona a la que se refiere la carta.

5.14 Los Estados contratantes no impondrán multas a los explotadores de aeronaves cuando las personas que lleguen o que se encuentren en tránsito resulten estar documentadas inapropiadamente, si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que tomaron las precauciones necesarias para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado receptor.

Nota.— *Se señala a la atención el texto pertinente del Doc 9303 y textos de orientación correspondientes, y del Doc 9957, Manual de facilitación, donde pueden consultarse las explicaciones sobre las irregularidades y el examen y autenticación de los documentos de viaje.*

5.15 **Método recomendado.**— *Cuando, a juicio de las autoridades competentes, los explotadores de aeronaves hayan cooperado satisfactoriamente con ellas en las medidas encaminadas a evitar el transporte de personas no admisibles, por ejemplo de conformidad con los memorandos de acuerdo concertados entre las partes interesadas, los Estados contratantes deberían atenuar las multas y penas que de otro modo podrían aplicarse si se hubiese transportado a dichas personas a su territorio.*

5.16 Los Estados contratantes no impedirán la salida de la aeronave de un explotador mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno de los pasajeros que llegán en esa aeronave.

Nota.— *Podría hacerse una excepción a esta disposición en el caso de vuelos poco frecuentes o si el Estado contratante tiene razones para creer que podría haber un número extraordinariamente alto de personas no admisibles en un vuelo específico.*

C. Personas deportadas

5.17 Un Estado contratante que deporta a una persona de su territorio notificará el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación. Los Estados contratantes indicarán a la persona deportada el nombre del Estado de destino.

5.18 Los Estados contratantes que ordenen el traslado de una persona deportada de su territorio se harán cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro.

5.18.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían, cuando sea posible, intercambiar información respecto a los puntos de contacto pertinentes, disponibles las 24 horas, a los que deberían dirigirse las consultas relacionadas con personas deportadas.*

5.18.2 Cuando el retiro de una persona deportada se relacione con un menor no acompañado, el Estado que deporta a la persona tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona.

5.19 Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, los Estados contratantes pondrán a disposición de éste la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:

- a) una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado contratante lo permite;
- b) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado y toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
- c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

Nota.— *Para cerciorarse de que existe coordinación en las normas sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.*

5.19.1 El explotador de aeronaves o el piloto al mando tendrán derecho de denegar el transporte de la persona deportada a bordo de determinado vuelo cuando existan inquietudes razonables relacionadas con la seguridad operacional o la protección del vuelo en cuestión.

Nota.— *Se hace referencia al Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – distribución limitada) de la OACI, párrafos 12.2.1.3 y 12.2.1.6.*

5.19.2 Al disponer los arreglos necesarios para el retiro de una persona deportada, los Estados contratantes tomarán en cuenta la política del explotador de aeronaves relativa al número de personas deportadas que pueden transportarse en un vuelo determinado.

Nota.—El Estado contratante consultará con el explotador de aeronaves respecto al vuelo u otro método de transporte que sea más conveniente.

5.20 Al hacer arreglos para el retiro de una persona deportada al Estado de destino, los Estados contratantes utilizarán, en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas.

5.21 Cuando se presente a la persona deportada para su retiro, el Estado contratante se asegurará de que se suministre al explotador de aeronaves toda la documentación oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o de destino.

5.22 Un Estado contratante admitirá en su territorio a sus nacionales que hayan sido deportados de otro Estado.

5.23 Un Estado contratante dará consideración especial a la admisión de una persona deportada de otro Estado que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro de su territorio.

5.24 Al determinar que una persona deportada debe ser escoltada y el itinerario comprende una escolta en un Estado intermedio, los Estados contratantes se cerciorarán de que la escolta permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan convenido arreglos alternativos adecuados, antes de la llegada, entre las autoridades y el explotador de aeronaves participante en el lugar de tránsito.

D. Obtención de un documento de viaje sustitutivo

5.25 Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el retiro y la aceptación de la persona en su destino, el Estado que ordena el retiro proporcionará toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento.

Nota.—A fin de aclarar la aplicación de esta Norma, véase la Norma 5.13.

5.26 Todo Estado contratante, cuando reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar el regreso de uno de sus nacionales, responderá a tal petición dentro de un plazo razonable y a los 30 días de efectuada la solicitud, a más tardar, ya sea expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando a satisfacción del Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales.

5.27 Los Estados contratantes no exigirán para la expedición de esos documentos de viaje que la firma de la persona interesada figure en la correspondiente solicitud.

5.28 Cuando un Estado contratante haya determinado que la persona para la que se solicitó el documento de viaje es uno de sus nacionales pero no pueda expedir el pasaporte correspondiente dentro del plazo de 30 días de efectuada la solicitud, el Estado expedirá un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en dicho Estado.

5.29 Los Estados contratantes no se negarán a expedir un documento de viaje ni impedirán de ningún otro modo el regreso de uno de sus nacionales revocándole la nacionalidad y convirtiéndolo así en apátrida.

CAPÍTULO 6. AEROPUERTOS INTERNACIONALES — INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

A. Generalidades

6.1 Cada Estado contratante garantizará que las disposiciones del Anexo 9 sigan aplicándose en el caso de aeropuertos privatizados.

6.1.1 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, en consulta con los explotadores de aeropuertos, debería garantizar que en el diseño, la elaboración y el mantenimiento de las instalaciones y servicios en los aeropuertos internacionales se proporcionen medidas efectivas y eficaces por lo que respecta al movimiento del tráfico.*

6.1.2 Cada Estado contratante garantizará que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos proporcionen lo necesario para el tratamiento agilizado de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo.

6.1.3 Cada Estado contratante garantizará que, cuando corresponda, en los aeropuertos internacionales se proporcionen servicios eficaces de despacho fronterizo por lo que respecta a aduanas, inmigración, cuarentena y sanidad.

6.1.4 Cada Estado contratante, en consulta con los explotadores de aeropuertos, garantizará que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales sean, en lo posible, flexibles y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico, a un mayor número de medidas de seguridad a raíz de un incremento de la amenaza, o a otras modificaciones para apoyar medidas de integridad fronteriza.

Nota.— *Respecto a las necesidades en materia de seguridad de la aviación, véase la disposición pertinente del Anexo 17, Capítulo 2, 2.3*.*

6.2 Cada Estado contratante exigirá que, cuando corresponda, al planificarse nuevas instalaciones y servicios o modificaciones importantes en las instalaciones y servicios existentes, comprendidas aquéllas de carga en los aeropuertos internacionales, las entidades responsables de dichos planes consulten con las autoridades competentes, los explotadores de aeronaves y los organismos competentes que representen a los usuarios de los aeropuertos, desde las primeras etapas de los planes.

6.3 **Método recomendado.**— *Los explotadores de aeronaves deberían comunicar a los explotadores de aeropuertos y organismos gubernamentales competentes, con confidencialidad comercial, sus planes por lo que respecta al servicio, los horarios y la flota en el aeropuerto, a fin de permitir la planificación racional de las instalaciones y servicios en relación con el tráfico previsto.*

6.4 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería garantizar que cuando en un aeropuerto internacional se exija el pago de derechos por servicios a los pasajeros, impuestos aeroportuarios u otras tarifas similares, se evite siempre que sea posible la recaudación directa de los pasajeros.*

* La disposición dice lo siguiente:

Recomendación.— *Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.*

6.5 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, con sujeción a la reglamentación pertinente y dentro de las limitaciones establecidas por el explotador de aeropuerto debido a restricciones ocasionadas por espacio o capacidad limitados, debería permitir que los explotadores de aeronaves elijan el modo en que deberían llevarse a cabo sus operaciones de servicios de escala, y quienes han de realizarlas.*

B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos

I. Disposiciones comunes

6.6 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones y servicios adecuados para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras.

6.7 **Método recomendado.**— *Los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves y autoridades competentes deberían intercambiar, de modo oportuno, toda la información operacional pertinente a fin de facilitar un movimiento fluido y rápido de pasajeros y una asignación de recursos eficiente.*

6.8 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes, explotadores de aeropuertos y de aeronaves, cuando corresponda y después de hacer las consultas del caso, deberían implantar instalaciones y servicios automatizados para el tratamiento de pasajeros y equipaje.*

6.9 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que la señalización utilizada en los aeropuertos esté basada en el Doc 9636, Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas, publicado conjuntamente por la OACI y la Organización Marítima Internacional.*

6.9.1 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, en consulta con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, debería notificar a los viajeros, mediante señales, volantes, vídeos, audio, sitios web de Internet u otros medios, sobre las sanciones por violaciones de los reglamentos relativos a la entrada y salida e intento de importar o exportar cualquier artículo prohibido o restringido.*

6.10 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los explotadores de aeropuertos o los explotadores de edificios terminales instalen sistemas mecánicos para el desplazamiento de personas, cuando el trayecto que deban caminar y el volumen de tráfico dentro y entre edificios terminales lo justifiquen.*

6.11 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los explotadores de aeropuertos o de aeronaves, según corresponda, instalen sistemas de información de vuelos que puedan proporcionar información exacta, adecuada y actualizada al minuto sobre salidas, llegadas, cancelaciones, retrasos y asignación de terminales/puertas de embarque.*

6.12 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los explotadores de aeropuertos o explotadores de aeronaves, según corresponda, mantengan un sistema de información relativa a los vuelos y sigan la configuración normalizada recomendada en el Doc 9249 — Letreros dinámicos de información pública relacionados con los vuelos.*

6.13 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería alentar a los explotadores de aeropuertos o a los proveedores de servicios, según corresponda, a que proporcionen instalaciones y servicios de estacionamiento de automóviles por corto o largo plazo para uso de los pasajeros, visitantes, miembros de la tripulación y personal en los aeropuertos internacionales.*

II. Disposiciones relativas al estacionamiento y al servicio de las aeronaves

6.14 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar la disponibilidad de instalaciones y servicios convenientes para el estacionamiento y el servicio de aeronaves a fin de acelerar el despacho y las operaciones que han de realizarse en la plataforma, y reducir así el tiempo que las aeronaves están inmovilizadas en tierra.*

III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes

6.15 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los correspondientes proveedores de servicios proporcionen medios de transporte adecuados entre los edificios terminales del aeropuerto durante las horas en las que el aeropuerto esté en servicio.*

6.16 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería permitir que los explotadores de aeropuertos y de aeronaves proporcionen instalaciones y servicios de presentación y facturación fuera del aeropuerto, siempre y cuando se cumplan todas las medidas de seguridad de la aviación necesarias y otros requisitos en materia de control.*

6.17 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que el personal de seguridad de la aviación y/o de control fronterizo utilice técnicas eficientes de inspección y registro al realizar el registro de los pasajeros y de su equipaje, a fin de facilitar la salida de las aeronaves.*

Nota.— *Cuando haya que realizar un registro físico, debería garantizarse la privacidad de los pasajeros. De preferencia deberían utilizarse habitaciones privadas; sin embargo, podrían utilizarse cortinas o biombos portátiles. Los registros físicos deberían realizarlos personas del mismo sexo que los pasajeros en cuestión.*

6.18 **Método recomendado.**— *Las instalaciones y servicios para la presentación y las operaciones de las tripulaciones deberían ser de fácil acceso y estar muy cerca entre sí.*

6.19 **Método recomendado.**— *Los explotadores de aeropuertos y las autoridades competentes deberían proporcionar servicios eficientes a los explotadores de aviación general o a sus agentes en relación con sus requisitos operacionales y administrativos.*

6.20 Cada Estado contratante dispondrá que haya un número suficiente de canales de control de manera que el despacho de los pasajeros y tripulaciones que salen, si se requiere, pueda hacerse con la menor demora posible. Se dispondrá además, si es posible, de canales adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar el movimiento de los pasajeros.

IV. Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes

6.21 Los Estados contratantes dispondrán que haya un número suficiente de puestos de control de manera que pueda hacerse el despacho de los pasajeros y tripulaciones que llegan con la menor demora posible. Habrá además, si es posible, uno o más puestos adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar la afluencia de los pasajeros.

6.22 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los explotadores de aeropuertos proporcionen en el área de entrega del equipaje el espacio adecuado que permita a cada pasajero identificar con facilidad y recoger rápidamente su equipaje facturado.*

6.23 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que, cuando corresponda, se instalen sistemas mecanizados de entrega de equipaje en los aeropuertos internacionales para facilitar el movimiento del equipaje de los pasajeros.*

6.24 Los explotadores responsables de los aeropuertos internacionales se asegurarán de que los pasajeros puedan obtener ayuda para el traslado de su equipaje desde las áreas de recogida de equipaje hasta puntos lo más cerca posible de los medios de transporte de superficie del aeropuerto o entre terminales de aeropuertos.

V. Tránsito y trasbordo de pasajeros y tripulaciones

6.25 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes, siempre que sea posible, deberían permitir a los pasajeros que permanezcan a bordo de la aeronave y autorizar el embarque y desembarque durante el reabastecimiento de combustible, a condición de que tomen las medidas de seguridad operacional y protección necesarias.*

6.26 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los explotadores de aeropuertos proporcionen espacio suficiente para los mostradores de despacho en las áreas de tránsito directo, de conformidad con los niveles de tráfico. Las necesidades en materia de espacio y las horas de funcionamiento deberían convenirse entre los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves.*

VI. Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros

6.27 **Método recomendado.**— *Deberían proveerse instalaciones para el almacenamiento del equipaje dejado por sus propietarios en los aeropuertos internacionales, a fin de recogerlo más tarde sujeto a los requisitos de seguridad de la aviación.*

6.28 Cada Estado contratante se asegurará de que los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, según corresponda, proporcionen instalaciones en las que el equipaje no reclamado, no identificado o extraviado esté seguramente guardado hasta que se despache, se reexpida, se reclame o se disponga del mismo de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. El personal autorizado del explotador de aeronaves o proveedor de servicios tendrá acceso a dicho equipaje durante las horas en las que el aeropuerto esté en servicio.

6.29 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, en cooperación con los explotadores de aeropuertos, debería asegurar que las instalaciones y servicios en el edificio terminal estén diseñadas, administradas y organizadas de modo que el público no viajero no obstaculice el movimiento de los pasajeros que llegan y que salen.*

6.29.1 **Método recomendado.**— *Deberían establecerse disposiciones para contar con instalaciones para los organizadores de grupos/viajes turísticos en las zonas públicas o no controladas de llegada o salida, o en ambas a la vez, con objeto de reducir al mínimo la congestión en los edificios terminales.*

6.30 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, en consulta con los explotadores de aeropuertos, debería asegurar que las instalaciones y servicios de venta al por menor se encuentren situadas convenientemente, pero sin impedir el movimiento de los pasajeros.*

VII. Instalaciones para el manejo y despacho de la carga y el correo

6.31 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los explotadores de aeropuertos dispongan lo necesario para el despacho de las aeronaves exclusivamente de carga.*

6.32 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, en cooperación con los explotadores de aeropuertos, debería asegurar que los terminales de carga y sus caminos de acceso a la parte pública estén debidamente diseñados y explotados para proporcionar acceso eficaz.*

6.33 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, debería asegurar que los terminales de carga estén diseñados para facilitar el tratamiento y almacenamiento seguro, higiénico, eficaz y protegido de la carga de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables.*

6.34 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, debería disponer lo necesario para contar con instalaciones y servicios apropiados para el tratamiento y almacenamiento seguro, eficaz y protegido de los envíos de correo, en los aeropuertos internacionales en que el volumen de correo lo justifique y de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables.*

C. Instalaciones y servicios necesarios para implantar las medidas de sanidad pública, el socorro médico de urgencia y las relativas a la cuarentena de animales y plantas

6.35 Cada Estado contratante, en colaboración con los explotadores de aeropuerto, asegurará el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales.

6.36 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que en todos sus principales aeropuertos internacionales o cerca de los mismos, existan instalaciones y servicios de vacunación y revacunación, así como para expedir los certificados correspondientes.*

6.37 **Método recomendado.**— *Los aeropuertos internacionales deberían disponer de acceso a instalaciones apropiadas para la administración de las medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros.*

6.38 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que los pasajeros y tripulaciones en tránsito puedan permanecer en locales libres de cualquier peligro de infección y de insectos vectores de enfermedades y, cuando sea necesario, deberían proporcionarse los medios para el traslado de pasajeros y tripulaciones a otro terminal o aeropuerto cercano sin exponerlos a ningún peligro para la salud. También se deberían hacer arreglos y proporcionarse medios de modo similar, en lo que respecta a los animales.*

6.39 Cada Estado contratante asegurará que los procedimientos de manipulación y distribución de productos destinados al consumo (p. ej., alimentos, bebidas y agua) a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, cumplan con el *Reglamento Sanitario Internacional* (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los reglamentos aeroportuarios nacionales.

6.40 Cada Estado contratante, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, asegurará que en los aeropuertos internacionales se instale un sistema seguro, higiénico y eficaz para la remoción y eliminación de todos los desechos, aguas residuales y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas, de conformidad con el *Reglamento Sanitario Internacional* (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los reglamentos aeroportuarios nacionales.

6.41 Cada Estado contratante, en cooperación con los explotadores de aeropuertos, asegurará que los aeropuertos internacionales, mantengan instalaciones y servicios para la prestación de primeros auxilios en el lugar y que se cuente con los debidos arreglos para el traslado inmediato de los casos ocasionales más graves a servicios de atención médica competente convenidos de antemano.

Nota.— *Se recomienda consultar con la Organización Mundial de la Salud toda cuestión relacionada con la salud de los pasajeros.*

D. Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes

6.42 Cada Estado contratante proporcionará gratuitamente, suficientes servicios de las autoridades competentes durante las horas hábiles establecidas por aquellas autoridades.

Nota 1.— Con arreglo al Anexo 15 — Servicios de información aeronáutica, los Estados tienen la obligación de publicar los tipos y las horas de servicio de despacho (aduanas, inmigración, sanidad) en sus aeropuertos internacionales.

Nota 2.— Además de los servicios arriba mencionados, los Estados contratantes, los explotadores de aeropuertos o los explotadores de aeronaves podrían quizá ofrecer, sobre una base voluntaria, servicios ampliados a los usuarios (pasajeros, explotadores de aeronaves y otras partes que se beneficiarían de los servicios ampliados propuestos), ya sea de modo gratuito o pagado. Cuando se fije una tarifa, ésta debería limitarse a la suma necesaria para recuperar el costo del servicio proporcionado.

6.43 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería considerar hacer arreglos con otros Estados para que tengan en su territorio a representantes de las autoridades públicas competentes con objeto de realizar el examen previo de aeronaves, pasajeros, equipaje, tripulaciones y carga, para fines de aduanas, inmigración y sanidad pública y cuarentena de animales y plantas, antes de la salida, cuando así se facilite el despacho al llegar a esos Estados.*

E. Pasajeros insubordinados

6.44 A fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, cada Estado contratante fomentará entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.

6.45 Cada Estado contratante tomará medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros.

Nota.— La Circular 288 — Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores contiene la orientación pertinente.

F. Comodidades para los pasajeros

6.46 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar, si el tráfico lo justifica, que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones y servicios adecuados para el cuidado de niños en los terminales de pasajeros, y que estén claramente indicados mediante letreros y sean de fácil acceso.*

6.47 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que restrinjan la importación o exportación de divisas de otros Estados deberían disponer que se expidan a los viajeros certificados que indiquen las cantidades que de tales divisas poseen al entrar en el Estado, y deberían permitir que tales viajeros, al presentar dichos certificados antes de salir del Estado, se lleven dichas divisas. Para este fin pueden hacerse anotaciones en los documentos de viaje.*

6.48 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante que restrinja la cantidad de su propia moneda que puede importarse, debería asegurar que los pasajeros cuenten con instalaciones y servicios para depositar toda cantidad excedente en el aeropuerto internacional de llegada, y para reclamar la cantidad depositada a su salida, en el mismo punto o en cualquier otro punto designado.*

6.49 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que un explotador de aeropuertos o el proveedor de servicios, según corresponda, proporcione información a los pasajeros respecto al transporte terrestre disponible en el aeropuerto.*

6.50 Los Estados contratantes proporcionarán, a las horas en que sea necesario para atender a los viajeros, las instalaciones adecuadas para el cambio legal de divisas extranjeras cotizables a través de oficinas gubernamentales, o autorizarán para ello a entidades particulares. Este servicio se prestará tanto a los pasajeros que llegan como a los que salen.

Nota.— *Para aplicar esta disposición, la utilización de máquinas automáticas para la venta en aeropuertos internacionales, que permite a los pasajeros que salen obtener divisas extranjeras, a cualquier hora del día o de la noche, ha demostrado ser una ayuda muy valiosa y los Estados contratantes deberían considerarla como una posibilidad.*

CAPÍTULO 7. ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

A. Generalidades

7.1 Todo Estado contratante tomará las medidas necesarias para cerciorarse de que sus autoridades competentes presten toda la ayuda posible a una aeronave que, por motivos ajenos a la voluntad del comandante de la misma, haya aterrizado fuera de uno de sus aeropuertos internacionales y, con ese fin, reducirá al mínimo en estos casos las formalidades y procedimientos de control.

7.2 El comandante de la aeronave o el miembro de la tripulación que le siga en categoría, hará que se dé parte del aterrizaje, lo antes posible, a las autoridades competentes.

B. Breve parada-estancia

7.3 Si resulta evidente que la aeronave podrá continuar el vuelo poco tiempo después de su llegada, se aplicarán los siguientes procedimientos:

7.3.1 Las medidas de control se limitarán a las que tengan por objeto cerciorarse de que la aeronave sale con toda la carga que había a bordo en el momento de la llegada. En el caso de que dicha carga, o parte de ella, no pueda continuar en ese vuelo, por motivos de operaciones o por otras causas, las autoridades competentes acelerarán los trámites de despacho y facilitarán el transporte rápido de la carga en cuestión hasta su punto de destino.

7.3.2 Las autoridades competentes designarán, si es necesario, una zona adecuada, que estará bajo su supervisión general, en la que los pasajeros y las tripulaciones puedan moverse libremente durante su parada-estancia.

7.3.3 No se requerirá que el comandante de la aeronave tenga que dirigirse a más de un organismo competente para conseguir el permiso de despegue (aparte de cualquier permiso de control de tránsito aéreo que sea necesario).

C. Interrupción del vuelo

7.4 Si resulta evidente que el vuelo de la aeronave se retrasará considerablemente o que no podrá reanudarlo, tendrán aplicación las siguientes disposiciones:

7.4.1 El comandante de la aeronave, mientras espera las instrucciones de las autoridades competentes, o si él o su tripulación no puedan comunicarse con ellas, estará facultado para tomar las medidas de urgencia que estime necesarias en bien de la salud y seguridad de los pasajeros y tripulaciones y para evitar o aminorar las pérdidas o destrucción de la propia aeronave y de la carga que ésta transporte.

7.4.2 Se permitirá que los pasajeros y tripulaciones obtengan alojamiento adecuado mientras se llevan a cabo las formalidades necesarias, si tales formalidades no pueden realizarse rápidamente.

7.4.3 Si se exige que la carga, suministros y equipaje no acompañado se saquen de la aeronave por motivos de seguridad, se depositarán en una zona próxima y permanecerán allí hasta que se lleven a cabo las formalidades necesarias.

7.4.4 El correo se despachará de conformidad con las disposiciones vigentes de la Unión Postal Universal.

CAPÍTULO 8. DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS

A. Fianzas y exención de requisición o embargo

8.1 **Método recomendado.**— *Si un Estado contratante exige, conforme a sus leyes, fianzas de un explotador de aeronaves para garantizar sus obligaciones relativas a aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, u otras leyes similares del Estado, deberían permitir que se use una sola fianza para todo ello, siempre que sea posible.*

8.2 **Método recomendado.**— *Las aeronaves, equipo terrestre, equipo de seguridad, piezas de repuesto y suministros técnicos de una empresa explotadora de aeronaves que se hallen en un Estado contratante (que no sea el Estado contratante en el cual la empresa esté establecida) y que deban ser usados para la explotación de un servicio aéreo internacional que preste servicios a dicho Estado contratante, deberían ser exceptuados de aquellas leyes que autoricen la requisa o el embargo de la aeronave, equipo, piezas o suministros para uso público, sin perjuicio del derecho de embargo por infracción de las leyes de dicho Estado contratante.*

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

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

8.3.1 Al hacer arreglos para la entrada sin demora del personal que se menciona en 8.3, cuando sea necesario un documento al efecto, los Estados no exigirán más documentos de viaje que un pasaporte (véase 3.5).

8.3.2 **Método recomendado.**— *En los casos en que un Estado contratante continúe exigiendo visados de entrada para el personal que se menciona en 8.3, el mismo debería, cuando sea necesario y excepcionalmente, expedir dichos visados a la llegada, o de otro modo facilitar la entrada cuando dicho personal está provisto de una orden de misión expedida por una autoridad competente de su Estado.*

8.3.3 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que sus autoridades estén adecuadamente informadas de las disposiciones de los Anexos 9 y 13 relativas a la facilitación de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación. Al respecto, los Estados deberían reconocer la necesidad de que los investigadores interesados puedan hacer arreglos para ser transportados al lugar del accidente o incidente sin demora y, de ser necesario, les presten ayuda para este fin.*

8.4 Todo Estado contratante facilitará la entrada temporal dentro de su territorio, de todas las aeronaves, herramientas, piezas de repuesto y equipo necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves averiadas de otro Estado. Estos materiales se admitirán temporalmente libres de derechos de aduana y de otros impuestos y derechos y de la aplicación de reglamentos de cualquier naturaleza que restrinjan la importación de mercancías.

Nota.— Queda entendido que esta disposición no impide que se apliquen las medidas de sanidad y reglamentación veterinaria y fitosanitaria, si es necesario.

8.5 Todo Estado contratante facilitará el traslado, fuera de su territorio, de las aeronaves averiadas y de cualesquier otras que hayan ido a prestar auxilio, así como de las herramientas, piezas de repuesto y equipo que se hayan traído a los efectos de búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro.

8.6 Las aeronaves averiadas o partes de las mismas, y todos los suministros o carga que contengan, así como cualquier aeronave, herramientas, piezas de repuesto o equipo, traídos para usarse temporalmente en la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro, que no salgan del territorio del Estado contratante dentro de un período fijado por éste, estarán sujetos a los requisitos de las leyes aplicables del Estado en cuestión.

8.7 Si, en relación con una investigación de accidente de aviación resulta necesario enviar a otro Estado contratante una pieza, o piezas, de una aeronave averiada para el examen o ensayos técnicos correspondientes, todo Estado contratante interesado asegurará que el traslado de tal pieza, o piezas, se efectúe sin demora. Los Estados contratantes interesados facilitarán igualmente la devolución de dicha pieza, o piezas, al Estado que lleve a cabo la investigación del accidente si este último las considera necesarias para poder terminar la investigación.

C. Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas

8.8 Los Estados contratantes facilitarán la entrada, la salida y el tránsito por su territorio de las aeronaves que realicen vuelos de socorro de organizaciones internacionales reconocidas por las Naciones Unidas, o en nombre de éstas, o bien de los Estados o en nombre de ellos, y tomarán todas las medidas posibles para garantizar la seguridad de esos vuelos. Son vuelos de socorro los que se realizan para mitigar los efectos de las catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejante en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas. Dichos vuelos comenzarán lo más rápidamente posible después de que se haya obtenido el consentimiento del Estado que reciba la ayuda.

Nota 1.— Según el Glosario multilingüe de términos convenidos internacionalmente relativos a la gestión de desastres, del Departamento de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas, “emergencia” se considera un “Evento repentino e imprevisto que hace tomar medidas inmediatas para minimizar sus consecuencias” y “desastre” una “Interrupción seria de las funciones de una sociedad, que causa pérdidas humanas, materiales o ambientales extensas que excede la capacidad de la sociedad afectada para resurgir usando sólo sus propios recursos”.

Nota 2.— En lo tocante a las medidas para conseguir la seguridad de los vuelos de socorro, se ruega remitirse al Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo, al Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles (Doc 9554) y al Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles (Doc 9433).

8.9 Los Estados contratantes procurarán que el personal y los artículos que llegan a bordo de los vuelos de socorro indicados en 8.8, sean admitidos sin demoras.

D. Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias

8.10 En casos de emergencia, los Estados contratantes facilitarán la entrada, el tránsito y la salida de aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina o a realizar otras operaciones necesarias para garantizar la seguridad marítima, la de las poblaciones y la protección del medio ambiente marino.

8.11 En casos de emergencia, los Estados contratantes facilitarán en la medida de lo posible la entrada, el tránsito y la salida de personas, carga, material y equipo necesarios para hacer frente a la contaminación marina y efectuar las operaciones de seguridad que se describen en 8.10.

E. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas

8.12 Los Estados contratantes cumplirán con las disposiciones pertinentes del *Reglamento Sanitario Internacional* (2005) de la Organización Mundial de la Salud.

8.13 Los Estados contratantes tomarán todas las medidas posibles para que los facultativos usen el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del *Reglamento Sanitario Internacional* (2005), a fin de asegurar su aceptación uniforme.

8.14 Todo Estado contratante hará arreglos para que todos los explotadores de aeronaves y agencias interesadas puedan poner a disposición de los pasajeros, con suficiente anticipación a la salida, información sobre los requisitos de vacunación de los países de destino, así como el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del *Reglamento Sanitario Internacional* (2005).

8.15 El piloto al mando de una aeronave se cerciorará de que se notifiquen prontamente al control de tránsito aéreo todos los casos en que se sospeche una enfermedad transmisible, a fin de que se pueda proporcionar más fácilmente el personal y el equipo médico necesarios para la gestión de los riesgos relacionados con la salud pública a la llegada.

Nota 1.— Podría sospecharse una enfermedad transmisible y requerirse una evaluación más exhaustiva si una persona presenta fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior) acompañada de uno o más de los siguientes signos y síntomas: p. ej., indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o, confusión de aparición reciente.

Nota 2.— Cuando se sospeche un caso de enfermedad transmisible a bordo de una aeronave, es posible que el piloto al mando deba seguir los protocolos y procedimientos de su línea aérea además de cumplir con los requisitos de la normativa relacionada con la salud de los países de salida y/o de destino. Estos últimos normalmente deberían figurar en las Publicaciones de información aeronáutica (AIP) de los Estados pertinentes.

Nota 3.— En el Anexo 6 — Operación de aeronaves, se describen los suministros médicos “de a bordo” que es necesario llevar en la aeronave. En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (Doc 4444) (PANS-ATM) se detallan los procedimientos que el piloto al mando debe seguir para comunicarse con el control de tránsito aéreo.

8.15.1 **Método recomendado.**— *Cuando se haya identificado una amenaza para la salud pública, y las autoridades sanitarias de un Estado contratante exijan información sobre los itinerarios de viaje de los pasajeros y/o la tripulación, o información de contacto para poder comunicarse con las personas que podrían haber estado expuestas a una enfermedad transmisible, el Estado contratante debería aceptar el “Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros”, reproducida en el Apéndice 13, como documento único para ese fin.*

Nota.— Se sugiere que los Estados provean suficientes existencias de Formularios para localizar a los pasajeros, para que se utilicen en sus aeropuertos internacionales y se distribuyan a los explotadores de aeronaves, con el fin de que los pasajeros y la tripulación las completen.

F. Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles

8.16 Cada Estado contratante establecerá un plan nacional de aviación para afrontar un brote de una enfermedad transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional.

Nota 1.— En la página sobre Medicina aeronáutica del sitio web de la OACI, figuran directrices para elaborar un plan nacional de aviación.

Nota 2.— En el Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo y en el Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos, se requiere que los servicios de tránsito aéreo y los aeródromos establezcan una planificación de contingencias o planes de emergencia para aeródromos, respectivamente, para las emergencias de salud pública de importancia internacional.

G. Establecimiento de programas nacionales de facilitación

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

8.18 Todo Estado contratante se asegurará de que el objetivo de su programa nacional de facilitación del transporte aéreo sea la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios.

8.18.1 **Método recomendado.**— *Al establecer un programa nacional de facilitación del transporte aéreo, los Estados deberían utilizar los textos de orientación que figuran en el Apéndice 12 y el Doc 10042, Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo.*

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

8.20 **Método recomendado.**— *Se recomienda que los Estados contratantes se esfuercen por establecer una estrecha coordinación, adaptada a las circunstancias, entre los programas de facilitación y de seguridad. A tal fin, algunos miembros de los comités de facilitación deberían ser al mismo tiempo miembros de los comités de seguridad.*

8.21 **Método recomendado.**— *Al establecer y poner en funcionamiento los comités de facilitación del transporte aéreo nacionales y de aeropuerto, los Estados deberían utilizar el texto de orientación reseñado en los Apéndices 11 y 12.*

H. Facilitación del transporte de las personas con discapacidades

I. Generalidades

8.22 **Método recomendado.**— *En sus viajes, las personas con discapacidades deberían recibir asistencia especial para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. La asistencia debería prestarse de tal manera que se respete la dignidad de la persona.*

8.23 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían cooperar a fin de adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso de las personas con discapacidades a todos los servicios en la totalidad de su viaje, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino.*

8.24 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían tomar las medidas necesarias, en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de escala para establecer y publicar normas mínimas uniformes respecto al acceso a los servicios de transporte de las personas con discapacidades, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino.*

8.25 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían tomar las medidas necesarias en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de escala y con las agencias de viaje para asegurar que las personas con discapacidades cuenten con la información necesaria en un formato que sea accesible a las personas con discapacidades cognitivas o sensoriales y asegurar asimismo que las líneas aéreas, aeropuertos y explotadores de servicios de escala estén en condiciones de proporcionar a tales pasajeros la asistencia que requieren durante los viajes, según sus necesidades.*

8.26 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían tomar todas las medidas necesarias para obtener la cooperación de los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de escala, con objeto de establecer y coordinar programas de capacitación para asegurarse de que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con discapacidades.*

II. Acceso a los aeropuertos

8.27 Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidades.

8.28 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que se ofrezcan vehículos equipados con elevadores u otros dispositivos apropiados, a fin de facilitar el movimiento de las personas con discapacidades entre la aeronave y el edificio terminal, tanto a la llegada como a la salida, según sea necesario, cuando no se empleen pasarelas telescópicas.*

8.29 **Método recomendado.**— *Deberían adoptarse medidas para asegurarse de que las personas con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información relacionada con los servicios correspondientes al vuelo en formatos accesibles.*

8.30 **Método recomendado.**— *Deberían situarse lo más cerca posible de las entradas y/o salidas principales en el edificio terminal los puntos designados para recoger o dejar a las personas con discapacidades. Para facilitar el movimiento dentro del aeropuerto, las rutas de acceso deberían estar libres de obstáculos y ser accesibles.*

8.31 **Método recomendado.**— *Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, debería hacerse todo lo posible para proporcionar servicios de transporte terrestre de fácil acceso y a precio razonable, adaptando los sistemas de transporte público actuales y previstos o suministrando servicios especiales de transporte a las personas con necesidades de movilidad.*

8.32 **Método recomendado.**— *Deberían proporcionarse a las personas con necesidades de movilidad, instalaciones de estacionamiento adecuadas y deberían tomarse medidas apropiadas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal.*

8.33 **Método recomendado.**— *Cuando se preste asistencia para el traslado de personas con discapacidades de una aeronave a otra, debería proporcionarse de la manera más eficiente posible, teniendo debidamente en cuenta los vuelos de enlace.*

III. Acceso a los servicios aéreos

8.34 Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidades dispongan de acceso equivalente a los servicios aéreos.

8.35 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer disposiciones al efecto de que las aeronaves que entren por primera vez en servicio o que hayan sido objeto de una remodelación importante se conformen, en la medida en que el tipo de aeronave, su tamaño y configuración lo permitan, a las normas mínimas uniformes de acceso en cuanto al equipo a bordo de la aeronave, entre el cual deberían incluirse brazos de asiento abatibles, sillas de ruedas de a bordo, lavabos accesibles e iluminación y letreros adecuados.*

8.36 **Método recomendado.**— *Las ayudas para las personas con discapacidades deberían transportarse gratuitamente en la cabina si lo permiten los requisitos de espacio, peso y seguridad, o bien deberían transportarse gratuitamente y designarse como equipaje prioritario.*

8.37 **Método recomendado.**— *Los animales guía que acompañen a las personas con discapacidades deberían transportarse sin cargo en la cabina, en el piso a los pies del asiento de la persona, sujeto a lo que dispongan los reglamentos nacionales o del explotador de aeronaves que se apliquen al caso.*

8.38 Los Estados contratantes que restrinjan el transporte de dispositivos accionados por batería, incluidas las ayudas para la movilidad que contengan baterías, notificarán prontamente a la OACI tales restricciones para su inclusión en el Doc 9284, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* y asegurarán que los explotadores de aeronaves pongan esa información a disposición del público y de conformidad con el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18.

8.39 **Método recomendado.**— *En principio, debería permitirse a las personas con discapacidades que viajen sin necesidad de autorización médica. Sólo debería permitirse a los explotadores de aeronaves que exijan a las personas con discapacidades que obtengan un certificado médico cuando, debido a su estado de salud, no sea evidente que estén en condiciones de viajar y pueda ponerse en peligro su seguridad o bienestar o el de los demás pasajeros.*

8.40 **Método recomendado.**— *En principio, debería permitirse a las personas con discapacidades que determinen por sí mismas si necesitan o no un asistente. Si es necesaria la presencia de un asistente, los Estados contratantes deberían instar a los explotadores de aeronaves a que ofrezcan descuentos para el transporte del asistente. Los explotadores de aeronaves deberían exigir un asistente sólo cuando sea evidente que la persona con una discapacidad no es autosuficiente y esto pueda representar un riesgo para la seguridad o el bienestar de esa persona o la de los demás pasajeros.*

8.40.1 **Método recomendado.**— *Debería instarse encarecidamente a dar aviso previo cuando sea necesario prestar asistencia o se precisen equipos elevadores.*

I. Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

8.41 El Estado del suceso de un accidente de aviación y los Estados adyacentes harán arreglos para facilitar la entrada temporal en sus territorios de los familiares de las víctimas de los accidentes de aviación.

8.42 El Estado del suceso y los Estados adyacentes también harán arreglos para facilitar la entrada temporal en sus territorios de representantes autorizados del explotador cuya aeronave haya sufrido el accidente, o de un socio del explotador en una alianza, para permitir que presten asistencia a los sobrevivientes y a sus familiares, a los familiares de las víctimas fallecidas en el accidente y a las autoridades competentes de esos Estados.

Nota.— Los acuerdos de compartición de códigos y otros acuerdos de alianza similares requieren algunas veces que los socios en las alianzas actúen como “primer respondedor” en nombre del explotador perjudicado en caso de que el socio en la alianza pueda llegar al lugar del accidente más rápidamente que el explotador perjudicado.

8.43 **Método recomendado.**— Al efectuarse los arreglos necesarios para la entrada de las personas mencionadas en 8.41, el Estado del suceso y los Estados adyacentes no deberían exigir más documentos de viaje que un pasaporte o un documento de viaje de emergencia expedido específicamente a dichas personas para permitirles viajar a esos Estados. En los casos en que el Estado del suceso del accidente y los Estados adyacentes exijan visados de entrada para las personas mencionadas en los párrafos 8.41 y 8.42, los mismos deberían acelerar la expedición de dichos visados.

8.44 Los Estados contratantes harán los arreglos para expedir documentos de viaje de emergencia, cuando sea necesario, a sus nacionales sobrevivientes del accidente.

8.45 Los Estados contratantes prestarán toda la asistencia necesaria, tal como hacer los arreglos para el transporte y el despacho de aduanas para la repatriación de los restos mortales a sus países de origen, a solicitud de los familiares de los fallecidos o del explotador de la aeronave que ha sufrido el accidente.

8.46 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían establecer legislación, reglamentación y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

Nota.— Se señalan a la atención la Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998) y el Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973).

CAPÍTULO 9. SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS

A. Generalidades

9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que requieran el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API), API interactiva (iAPI) y/o datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los explotadores de aeronaves deberían crear una ventanilla única de ingreso de datos del pasajero para cada categoría de datos que permita a las partes pertinentes presentar información normalizada, con un punto común de entrada para la transmisión de datos de cada categoría, a fin de cumplir todos los requisitos correspondientes a los datos sobre los pasajeros y la tripulación de esa jurisdicción.*

9.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían brindar el nivel adecuado de asistencia operacional y técnica las 24 horas del día (ininterrumpidamente) para analizar toda falla o interrupción del servicio y tomar las medidas necesarias para restaurarlo tan pronto como sea posible.*

9.3 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían establecer y poner en práctica procedimientos adecuados de notificación y de restablecimiento del servicio tanto para el mantenimiento programado de los sistemas de información como para fallas e interrupciones no programadas del servicio.*

9.4 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían proporcionar el nivel apropiado de apoyo para el contacto (cuando sea posible, las 24 horas del día, en forma ininterrumpida).*

B. Información anticipada sobre los pasajeros (API)

9.5 Cada Estado contratante establecerá un Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API).

Nota.— *El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el párrafo 9 de su Resolución 2178 (2014), “[e]xhorta a los Estados Miembros a que exijan que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen información por adelantado sobre los pasajeros a las autoridades nacionales competentes a fin de detectar la salida de su territorio, o el intento de entrada o tránsito por él, en aviones civiles, de las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999) y 1989 (2011) (en adelante, “el Comité”), y exhorta también a los Estados Miembros a que denuncien al Comité toda salida de esas personas de su territorio, o intento de entrada o tránsito por él, y a que intercambien esa información con el Estado de residencia o de nacionalidad, según proceda y de conformidad con la legislación nacional y las obligaciones internacionales que les incumban”.*

9.6 El sistema API de cada Estado contratante estará respaldado jurídicamente en forma apropiada (por ejemplo, entre otros, por legislación, reglamentos o decretos) y se ajustará a las normas reconocidas internacionalmente que se aplican a la API.

Nota 1.— *La API comprende la captura de los datos biográficos y los detalles del vuelo de un pasajero o miembro de la tripulación por parte del explotador de aeronaves antes de la salida. Esta información se transmite en forma electrónica a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Por lo tanto, los detalles de los pasajeros y miembros de la tripulación se reciben antes de la salida o llegada del vuelo.*

Nota 2.— Los mensajes UN/EDIFACT PAXLST son electrónicos, normalizados y están concebidos específicamente, como subconjunto del UN/EDIFACT, para manejar transmisiones (electrónicas) de manifiestos de pasajeros. UN/EDIFACT significa “Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte”. El reglamento comprende un conjunto de normas, directorios y directrices acordados a nivel internacional para el intercambio electrónico de datos estructurados y, en particular, que se relacionan con el comercio de productos y servicios entre sistemas de información computadorizados independientes. La OMA, la IATA y la OACI han convenido mutuamente en el conjunto máximo de datos API que debería incorporarse en los mensajes PAXLST que los explotadores de aeronaves deben usar para transmitir dichos datos a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Se prevé que la norma UN/EDIFACT podrá complementarse mediante técnicas modernas de transmisión de mensajes, tales como estándares XML internacionales o técnicas basadas en la web.

Nota 3.— Con su estructura de formato actual, el mensaje UN/EDIFACT PAXLST no podrá utilizarse en la aviación general.

Nota 4.— El mensaje UN/EDIFACT PAXLST se define actualmente en las directrices internacionalmente reconocidas de la OMA/IATA/OACI.

9.7 Método recomendado.— *Cada Estado contratante que elabore legislación para implantar un sistema API debería considerar la elaboración de reglamentos armonizados en los que se satisfagan las necesidades de todos los organismos afectados, se defina un conjunto común de elementos de datos API requeridos para esa jurisdicción de acuerdo con las normas para la creación de mensajes y se designe un organismo gubernamental para que reciba los datos API en nombre de todos los demás organismos.*

9.8 Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo exigirán los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST.

9.9 En sus iniciativas para implantar un programa nacional API, los Estados contratantes que no puedan cumplir plenamente con las disposiciones contenidas en 9.8 con respecto a los elementos de los datos, se asegurarán de que, en el requisito del programa nacional, se incluyan solamente los elementos de los datos que se ha determinado incorporar en el mensaje UN/EDIFACT PAXLST o que se siga el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA para toda desviación con respecto a la norma.

9.10 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían procurar reducir al mínimo el número de veces que se transmiten datos API para un determinado vuelo.*

9.11 Si un Estado contratante requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de los pasajeros.

9.12 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que haya podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades competentes de conformidad con los sistemas API.*

9.13 Los Estados contratantes que exijan que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema API no deberán exigir además un manifiesto de pasajeros impreso.

9.14 Método recomendado.— *Cada Estado contratante debería considerar la introducción de un Sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI).*

9.15 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que se propongan implantar un sistema iAPI deberían:*

- a) *procurar minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI;*
- b) *trabajar conjuntamente con los explotadores de aeronaves a fin de desarrollar sistemas iAPI que se integren a las interfaces de control de salidas de los explotadores de aeronaves; y*
- c) *seguir las Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) adoptadas por OMA/IATA/OACI cuando exijan la implantación de los sistemas iAPI.*

9.16 **Método recomendado.**— *Los sistemas API de los Estados contratantes y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, deberían ser capaces de funcionar las 24 horas del día y debería contarse con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas.*

C. Sistemas electrónicos de viaje (ETS)

9.17 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que busquen establecer un sistema electrónico de viaje (ETS) deberían integrar el sistema de verificación previa al viaje en un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros.*

Nota.— *Esto permitirá a los Estados una integración con los sistemas de control de salidas de las líneas aéreas, utilizando las normas de mensajería de datos, de conformidad con las directrices internacionales, a fin de proporcionar una respuesta en tiempo real a la línea aérea para verificar la autenticidad de la autorización de un pasajero al momento de presentarse.*

9.18 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que busquen implantar un ETS deberían:*

- a) *garantizar una plataforma sólida de presentación electrónica, mediante la cual pueda hacerse una solicitud en línea para tener la autorización de viajar. Un Estado debería dejar en claro que su plataforma constituye el medio que se prefiere para hacer la solicitud en línea, a fin de reducir la posibilidad de que terceros proveedores no oficiales puedan cobrar un derecho adicional para fines de presentación de la solicitud de una persona;*
- b) *incluir herramientas integradas en la aplicación para ayudar a las personas a evitar errores al llenar el formulario de solicitud, así como instrucciones claras sobre a qué nacionalidades se aplica el requisito del ETS, y no permitir el procesamiento de la solicitud a pasajeros que no sean admisibles (p. ej., por la nacionalidad y/o el tipo de documento);*
- c) *instituir un escrutinio automatizado y continuo de las listas de alerta pertinentes;*
- d) *proporcionar al pasajero notificación electrónica para que reemplace la prueba impresa de una aprobación individual de viaje; y*
- e) *asegurarse de que la información requerida del pasajero se entienda fácilmente, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de ese Estado.*

9.19 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían concebir un programa de implantación que permita crear conciencia respecto de los próximos cambios y diseñar estrategias de comunicación en varios idiomas en cooperación con los demás gobiernos, la industria de viajes, los explotadores de aeronaves y las organizaciones, a fin de comunicar la implantación de un ETS que se tiene prevista.*

9.20 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían incluir un período de cumplimiento informativo, después del plazo límite inicial de implantación, durante el cual los pasajeros pueden entrar al país pero se les informe acerca de los requisitos nuevos, p. ej., dando una hoja desprendible con los requisitos nuevos.*

9.21 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante que requiera un ETS debería adoptar políticas que garanticen que los pasajeros conozcan los requisitos del ETS al momento de efectuar su reserva, y deberían alentar a los explotadores de aeronaves a ampliar los requisitos de verificación del ETS para que abarquen el punto de origen del viaje en lugar del punto de embarque del último tramo antes de la entrada al país donde se aplique la exigencia de ETS.*

Nota.—*Esto dependerá de las funcionalidades de presentación entre líneas aéreas de los demás explotadores de aeronaves y la relación entre los explotadores de aeronaves.*

D. Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)

9.22 Cada Estado contratante que requiera datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) alinearán sus requisitos de datos y el tratamiento de los mismos con las instrucciones que figuran en las *Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)*, Doc 9944 de la OACI, y en los textos de orientación sobre la utilización de los mensajes PNRGOV publicados y actualizados por la OMA y que tienen el respaldo de la OACI y la IATA.

9.22.1 Los Estados contratantes que requieran la transferencia de datos del PNR, adoptarán e implantarán el mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT como método primario para la transferencia línea aérea-gobierno de datos del PNR a fin de garantizar la interoperabilidad mundial.

Nota 1.— *El mensaje PNRGOV es un mensaje electrónico normalizado respaldado por OMA/OACI/IATA. Según el sistema concreto de control de reservas y salidas de los explotadores de aeronaves, los elementos de datos específicos recopilados y almacenados por los explotadores de aeronaves pueden transmitirse con eficiencia utilizando esta estructura de mensajes normalizados.*

Nota 2.— *Esta disposición no tiene por objeto reemplazar o sustituir ningún mensaje intercambiado entre los explotadores de aeronaves y las administraciones de aduanas en apoyo de las operaciones aeroportuarias locales.*

Nota 3.— *Además del mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT, que es de uso obligatorio, los Estados contratantes pueden también considerar el uso opcional del mensaje PNRGOV en formato XML como método suplementario de transferencia de datos del PNR, para dar a los explotadores de aeronaves que tengan acceso a la tecnología XML la posibilidad de elegir el formato para la transmisión de los datos del PNR.*

9.23 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que requieran datos del PNR deberían considerar las repercusiones en la privacidad de los datos de la recopilación de datos del PNR y su transferencia electrónica, dentro de sus propios sistemas nacionales y también dentro de otros Estados. Cuando sea necesario, los Estados contratantes que requieran datos del PNR y los Estados que restrinjan el intercambio de los mismos deberían comprometerse a cooperar pronto para alinear los requisitos jurídicos.*

APÉNDICE 2. MANIFIESTO DE PASAJEROS

MANIFIESTO DE PASAJEROS			
Explotador.....			
Marcas de nacionalidad y matrícula*		Vuelo Núm.	Fecha
Punto de embarque..... (Lugar)		Punto de desembarque	
Apellido e iniciales	Nacionalidad	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial

297 mm (11 3/4 pulgadas)

Las dimensiones del documento serán 210 mm × 297 mm (8 1/4 × 11 3/4 pulgadas).

* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

← 210 mm (8 1/4 pulgadas) →

Nota.—En los casos de más de una nacionalidad, sólo es necesario proporcionar una, según el documento de viaje válido que haya presentado el pasajero.

APÉNDICE 4. CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL

GOBIERNO DE

CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL

Las superficies interiores, incluido el espacio de la bodega, de la aeronave fueron tratadas con
(número de matrícula)

un producto aprobado de desinsectación residual, el de conformidad con las recomendaciones de la Organización
(fecha)

Mundial de la Salud ("Weekly Epidemiological Record" núm. 7, 1985, página 47; núm. 12, 1985, página 90; núm. 45, 1985, páginas 345-346; y núm. 44, 1987, páginas 335-336) y con las enmiendas pertinentes.

El tratamiento debe renovarse si, debido a operaciones de limpieza u otras, se elimina una cantidad importante del producto de desinsectación residual y, de cualquier manera, si han transcurrido ocho semanas a partir de la fecha anterior.

Fecha de vencimiento:

Firma:

Cargo:

Fecha:

APENDICE 5. TARJETA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

TARJETA INTERNACIONAL DE EMBARQUE/DESEMBARQUE		
(En letra de molde*)		
1. Nombre:	.....	.....
	<i>Nombre</i>	<i>Apellido(s)</i>
2. Fecha de nacimiento:	.....	.....
	<i>Año</i>	<i>Mes</i> <i>Día</i>
3. Nacionalidad:	.....
4. Documento de viaje:	.....	.....
	<i>Estado expedidor</i>	<i>Tipo de documento</i> <i>Número</i>
5. Pasajeros que llegan:	.....
Puerto de embarque	.....
o	.....
Pasajeros que salen:	.....
Puerto de desembarque	.....
6. (Otros datos, solicitados a discreción del Estado)	.....
a)	.....
b)	.....
c)	.....

* Se aplica a los idiomas que usan el alfabeto latino.

APÉNDICE 6. RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA*

Para un control de aduanas simplificado, basado en el sistema de doble circuito, de los pasajeros que llegan por vía aérea (8 de junio de 1971)

“EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA,

Habida cuenta de la Recomendación núm. B-3 de la Séptima Conferencia del Departamento de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de la Organización en diciembre de 1968, referente al establecimiento en los aeropuertos internacionales de sistemas de doble circuito para el rápido despacho del equipaje a la llegada;

Habida cuenta de la Recomendación núm. 11, adoptada por la Segunda Conferencia Intermedia de la Comisión Europea de Aviación Civil en julio de 1969, sobre el sistema de doble circuito, o circuito rojo/verde;

Deseando contribuir a los esfuerzos para mejorar la corriente del tráfico de pasajeros en los aeropuertos internacionales;

Considerando que este objetivo podrá lograrse implantando un procedimiento simplificado, basado en el sistema de doble circuito, para el control aduanero de los pasajeros y su equipaje;

Considerando que dicho sistema puede ser adoptado sin reducir la eficacia del control y que permite a las autoridades aduaneras despachar eficientemente un número creciente de pasajeros sin un aumento correspondiente del personal de aduanas;

Considerando que la armonización de las características de este sistema entre los distintos países, es esencial para su funcionamiento eficiente;

Recomienda que los miembros introduzcan, en sus principales aeropuertos internacionales, en estrecha cooperación con los explotadores aeroportuarios y otros organismos interesados, el sistema de doble circuito descrito a continuación para el despacho a la llegada de los pasajeros y su equipaje:

- 1) El sistema permitirá a los pasajeros escoger entre dos tipos de circuito:
 - a) uno (circuito verde) para los pasajeros que no lleven consigo mercancías o lleven únicamente mercancías que puedan ser admitidas exentas de derechos de importación e impuestos y que no estén sujetas a prohibiciones o restricciones de importación; y
 - b) el otro (circuito rojo) para los demás pasajeros.
- 2) Cada circuito estará clara y distintamente marcado, de manera que la elección entre ambos pueda ser entendida fácilmente por los pasajeros. La marcación distinta básica será:

* Conocido ahora como Organización Mundial de Aduanas (OMA).

- a) con respecto al canal mencionado en el inciso 1) a), verde, en forma de octágono regular, y las palabras “NADA QUE DECLARAR” (“NOTHING TO DECLARE”) (“RIEN À DÉCLARER”);
- b) con respecto al canal mencionado en el inciso 1) b), rojo, en forma cuadrada, y las palabras “MERCANCÍAS QUE DECLARAR” (“GOODS TO DECLARE”) (“MARCHANDISES À DÉCLARER”).

Además, los circuitos serán identificados por una inscripción incluyendo la palabra “ADUANA” (“CUSTOMS”) (“DOUANE”).

- 3) Los textos mencionados en el párrafo 2) estarán en inglés o francés, y en cualquier otro idioma o idiomas considerados útiles para el aeropuerto en cuestión.
- 4) Los pasajeros deberán estar suficientemente bien informados para elegir entre los circuitos. Con esta finalidad es importante:
 - a) que los pasajeros sean informados acerca del funcionamiento del sistema y sobre las descripciones y cantidades de mercancías que podrán llevar consigo cuando utilicen el circuito verde. Esto podrá hacerse por medio de carteles o tableros en el aeropuerto o por medio de folletos a disposición del público en el aeropuerto o distribuidos por las agencias turísticas, líneas aéreas y otros órganos interesados;
 - b) que la ruta hacia los circuitos esté claramente señalizada con letreros.
- 5) Los circuitos estarán situados más allá del área de entrega de equipajes, de manera que los pasajeros tengan todo su equipaje consigo al elegir su circuito. Además, los circuitos estarán dispuestos en tal forma que la corriente de pasajeros desde dicha área a las salidas del aeropuerto sea lo más directa posible.
- 6) La distancia entre el área de entrega de equipaje y las entradas de los circuitos será suficiente para permitir a los pasajeros decidir qué circuito elegir, y entrar en el circuito sin causar congestión.
- 7) En el circuito verde los pasajeros no estarán sujetos a ninguna formalidad aduanera, pero las aduanas podrán hacer inspecciones al azar; en el circuito rojo los pasajeros cumplirán con las formalidades exigidas por las aduanas;

Subraya que el sistema de doble circuito no es necesariamente incompatible con la aplicación de otros controles, por ejemplo, con el de divisas, a menos que las disposiciones pertinentes exijan el control total de los pasajeros y su equipaje;

Solicita de sus miembros que acepten dicha recomendación y que notifiquen al Secretario General:

- a) su aceptación y la fecha a partir de la cual aplicarán la recomendación;
- b) los nombres de los aeropuertos en que se aplique el sistema de doble circuito.

El Secretario General transmitirá esta información a las autoridades aduaneras de los miembros, al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Director General de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)”.

APÉNDICE 7. CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN (CMT)

Estado expedidor Autoridad expedidora competente	CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN	
<div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto;"> Fotografía del titular </div>	<i>Surname/Apellido</i> <i>Sex/ Sexo</i> <i>Nationality/ Nacionalidad</i> <i>Employed by/ Empleado por</i> <i>Doc No/Núm. Del Doc</i>	<i>Given name/ Nombre</i> <i>Date of Birth/ Fecha de nacimiento</i> <i>Occupation/ Profesión</i> <i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i>
(Firma del titular)		

Anverso del CMT

Estado expedidor	
El titular puede reingresar en todo momento presentando este certificado, dentro de su período de validez.	
Issued at/Expedido en (Lugar de expedición)	(Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora
Zona de lectura mecánica (Cuando se emita un certificado que no sea susceptible de lectura mecánica, esta zona se dejará en blanco)	

Reverso del CMT

Nota.— En el Doc 9303, Parte 5, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de miembro de la tripulación, de lectura mecánica.

APÉNDICE 8. CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL

Estado expedidor Autoridad expedidora competente	CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL																		
Fotografía del Titular	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%;"><i>Surname/Apellido</i></td> <td style="width: 33%;"><i>Given name/Nombre</i></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td><i>Sex/Sexo</i></td> <td><i>Nationality/Nacionalidad</i></td> <td><i>Date of Birth/ Fecha de nacimiento</i></td> </tr> <tr> <td><i>Employed by/ Empleado por</i></td> <td colspan="2"><i>Occupation/ Profesión</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL</td> </tr> <tr> <td><i>Doc No/Núm. del Doc</i></td> <td colspan="2"><i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">(Firma del titular)</td> </tr> </table>	<i>Surname/Apellido</i>	<i>Given name/Nombre</i>		<i>Sex/Sexo</i>	<i>Nationality/Nacionalidad</i>	<i>Date of Birth/ Fecha de nacimiento</i>	<i>Employed by/ Empleado por</i>	<i>Occupation/ Profesión</i>		INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL			<i>Doc No/Núm. del Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i>		(Firma del titular)		
<i>Surname/Apellido</i>	<i>Given name/Nombre</i>																		
<i>Sex/Sexo</i>	<i>Nationality/Nacionalidad</i>	<i>Date of Birth/ Fecha de nacimiento</i>																	
<i>Employed by/ Empleado por</i>	<i>Occupation/ Profesión</i>																		
INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL																			
<i>Doc No/Núm. del Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i>																		
(Firma del titular)																			

Anverso del Certificado

Estado expedidor		
El titular puede reingresar en todo momento presentando este certificado, dentro de su período de validez.		
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> Issued at/Expedido en (Lugar de expedición) </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> (Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora </td> </tr> </table>	Issued at/Expedido en (Lugar de expedición)	(Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora
Issued at/Expedido en (Lugar de expedición)	(Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora	
Zona de lectura mecánica (Cuando se emita un certificado que no sea susceptible de lectura mecánica, esta zona se dejará en blanco)		

Reverso del Certificado

Nota.— En el Doc 9303, Parte 5, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de lectura mecánica.

APÉNDICE 9. FORMATOS SUGERIDOS DE DOCUMENTOS PARA DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLES

1. DOCUMENTOS DE ATESTACIÓN DE PÉRDIDA O DESTRUCCIÓN DE DOCUMENTOS DE VIAJE (véase 5.6)

De: Autoridad de inmigración
o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Name)
Teléfono:
Télex:
Facsímil:

A: Autoridad de inmigración
o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)

La persona para la que se ha emitido el presente document llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número) desde (ciudad y Estado).

Esta persona, que se ha considerado no admisible, ha perdido o destruido sus documentos de viaje y pretende ser/parece ser (suprímase la parte no pertinente y añádase toda información apropiada que pueda ser útil).

Apellidos:

Nombres:

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:

Fotografía

en caso de

haberla

Se ha encargado al transportador de llegada que traslade a dicho pasajero del territorio de este Estado en el vuelo (número) que sale el día (fecha) a las (horas) desde el aeropuerto de (nombre).

De conformidad con el Anexo 9 al convenio sobre Aviación civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:

Nombre del funcionario:

Título:

Firma:

Nombre de la autoridad de inmigración
u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

**2. CARTA RELATIVA A DOCUMENTOS DE VIAJE FRAUDULENTOS,
FALSIFICADOS O IMITADOS O A DOCUMENTOS AUTÉNTICOS
PRESENTADOS POR IMPOSTORES (véase 5.7)**

De: Autoridad de inmigración o autoridad
competente : (Name)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)
Teléfono:
Télex:
Facsímil:

A: Autoridad de inmigración o autoridad
competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)

Se adjunta una fotocopia de un documento de viaje/tarjeta de identidad fraudulento/falsificado/imitado/documento auténtico presentado por un impostor.

Número del documento:

Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:

Apellidos:

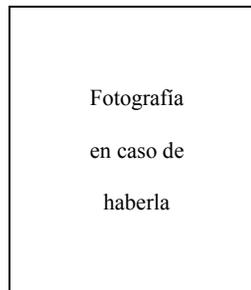
Nombres:

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:



Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).

Al detentor del documento se le negó la entrada a (nombre del Estado) y se han dado instrucciones al transportista del vuelo en que vino para que lo embarque de nuevo saliendo del territorio de este Estado en el vuelo (número de vuelo) a las (hora) del día (fecha) desde (nombre del aeropuerto).

Dicho documento será necesario como prueba para el procesamiento del detentor y por consiguiente ha sido incautado. Puesto que este documento es propiedad del Estado en cuyo nombre fue expedido, se devolverá a las autoridades competentes después del procesamiento.

De conformidad con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:

Nombre y firma del funcionario:
Título:
Nombre de la autoridad de inmigración
u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

APÉNDICE 10. FORMULARIO PATRÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS DOCUMENTOS MERCANTILES

Expedidor (Exportador)	Fecha: Núm. de referencia, etc.									
Consignatario	Otra dirección (p.ej., el comprador, si es distinto del consignatario)									
Dirección de notificación o de entrega	Indicaciones relativas a los países									
Indicaciones relativas al transporte	Codiciones de entrega y de pago									
Marcas y números; número y clase de los paquetes; descripción de las mercancías	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 33%; text-align: center;">Núm. estadístico</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Cantidad neta</td> <td style="width: 33%; text-align: center;">Valor</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">.....</td> <td style="text-align: center;">.....</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Peso bruto</td> <td style="text-align: center;">Volumen</td> <td></td> </tr> </table>	Núm. estadístico	Cantidad neta	Valor		Peso bruto	Volumen	
Núm. estadístico	Cantidad neta	Valor								
.....									
Peso bruto	Volumen									
Espacio de libre utilización										
<table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 5px;">Lugar y fecha de expedición, firma</td> </tr> </table>		Lugar y fecha de expedición, firma								
Lugar y fecha de expedición, firma										

297 mm (11 3/4 pulgadas)

210 mm (8 1/4 pulgadas)

APÉNDICE 11. MODELO DE PROGRAMA DE FACILITACIÓN (FAL) DE AEROPUERTO

1. FINALIDAD DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

El propósito de un programa FAL de aeropuerto es lograr los objetivos del ámbito operacional comprendidos en el Anexo 9, para facilitar el cumplimiento de las formalidades de despacho fronterizo en el aeropuerto con respecto a la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga.

2. ALCANCE DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

El programa FAL de aeropuerto abarca todas las disposiciones del Anexo 9 relativas a los procedimientos de despacho fronterizo en el aeropuerto, así como la planificación y administración de estos procedimientos. En la tabla siguiente figura una lista representativa de las tareas que han de realizarse y de las normas o métodos recomendados (SARPS) aplicables a cada uno.

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 El medio recomendado para la ejecución del programa de facilitación en el ámbito operacional es el Comité de facilitación de aeropuerto. Si bien el Comité FAL nacional debería alentar la creación de estos comités y mantenerse informado de sus problemas y adelantos, el órgano nacional no está necesariamente a cargo de su supervisión. El interés principal de esos centros es la solución de problemas cotidianos y la aplicación del Anexo 9.

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

<i>Tarea del Programa FAL de aeropuerto</i>	<i>SARPS del Anexo 9 (15ª edición)</i>
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto pertinente.	Métodos recomendados 6.1.1; Normas 6.1.2 a 6.1.4 y 8.17
Examinar periódicamente la actuación de todas las partes respecto al cumplimiento del objetivo de despachar en menos de 45 minutos a los pasajeros que llegan y en 60 minutos a los pasajeros que salen. Utilizar los estudios sobre tiempo y análisis de colas de espera para determinar dónde se deben hacer ajustes.	Métodos recomendados 3.37 y 3.40
Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeros.	Normas 3.41, 3.49, 4.7, 6.20 y 6.21
Hacer los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.	Métodos recomendados 6.1.1
Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.	Métodos recomendados 6.9 y 6.12
Examinar la dotación de personal en los puestos de inspección – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.	Método recomendado 6.3
Proporcionar información en nombre de los explotadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.1.4 y 6.2
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Métodos recomendados 6.8 y 6.22
Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas a fin de cumplir con los objetivos de los cuatro programas.	Norma 8.19
¡No olvidar la carga! Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los envíos de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga/descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.	Norma 4.27; Métodos recomendados 4.30, 4.30.1 y 4.31 y 6.31 a 6.34 inclusive
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Normas 4.5 y 4.17
Servicio al cliente: Examinar periódicamente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.	Métodos recomendados 4.30, 4.30.1 y 4.31
Examinar al personal del organismo de inspección del área de despacho de la carga – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.	Normas 6.1.3 y 6.42

APÉNDICE 12. MODELO DE PROGRAMA NACIONAL FAL

1. FINALIDAD DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

La finalidad del Programa nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de Chicago de que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y sus pasajeros, tripulación y carga.

2. ALCANCE DEL PROGRAMANACIONAL FAL

Los artículos aplicables del Convenio de Chicago y las tareas que supone la aplicación de cada uno se presentan en la tabla siguiente. Las actividades destinadas a cumplir estas y otras tareas afines en un Estado constituyen el Programa nacional FAL¹.

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

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

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

3.2 Además, es esencial que participen los explotadores de aeropuertos (sector público o privado) y los explotadores de aeronaves internacionales residentes o sus organizaciones representativas.

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

3.4 El medio recomendado para ejecutar el Programa nacional FAL es el **Comité nacional FAL**, que está compuesto por los jefes de los organismos gubernamentales que participan y los funcionarios ejecutivos de las organizaciones nacionales que representan a los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos. El presidente debería ser un alto funcionario administrativo de la CAA o de una autoridad competente. A fin de sostener una relación estrecha entre el Comité nacional FAL y el Comité nacional de seguridad de la aviación, los miembros pertinentes del Comité nacional de seguridad de la aviación también podrán ser miembros del Comité nacional FAL y viceversa.

1. Un grupo de Estados pequeños con necesidades y objetivos similares podría decidir establecer un programa subregional FAL con miras a lograr economías de escala.

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

3.6 La decisión de convocar reuniones del Comité nacional FAL o de los representantes designados por los miembros, y la frecuencia y lugar de tales reuniones, se dejan a discreción del presidente. La organización de las diversas tareas de ejecución dependería de la naturaleza de la tarea y del tema de que se trate.

4. ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL

Es conveniente que la autoridad del Programa nacional FAL y la composición del Comité nacional FAL se establezcan mediante una legislación, reglamentación o medida ejecutiva de una persona autorizada, a fin de asegurar la participación de los diversos organismos y grupos del sector interesados y garantizar la continuidad. El Director General de Aviación Civil (DGAC) o una autoridad competente debería iniciar el proceso para obtener dicho mandato con arreglo al sistema político nacional.

<i>Mandato del Convenio de Chicago</i>	<i>Tareas para la aplicación</i>
<p>Artículo 10 – Aterrizaje en aeropuertos aduaneros ... toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer aeropuertos aduaneros y abrir nuevos en la medida necesaria. — Elaborar procedimientos en virtud de los cuales los explotadores de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos aduaneros. — Hacer los arreglos necesarios para los servicios de inspección fronteriza en los aeropuertos aduaneros.
<p>Artículo 13 – Disposiciones sobre entrada y despacho Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Prestar apoyo a los organismos de control fronterizo interesados para establecer y mantener sistemas de inspección eficaces en los aeropuertos, y apoyar las actividades destinadas a simplificar sus respectivos procedimientos. — Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando. — Coordinar los preparativos necesarios para facilitar el despacho de un gran número de visitantes internacionales relacionados con acontecimientos especiales, p. ej., competiciones internacionales de atletismo.

<p>Artículo 14 – Prevención contra la propagación de enfermedades Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria, las políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea, por ejemplo, la desinsectación de aeronaves, la desinfección, programas de cuarentena relacionados con la sanidad pública y medidas de inspección que se deban aplicar en el caso de una emergencia sanitaria.
<p>Artículo 22 – Simplificación de formalidades Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los reglamentos nacionales que pongan en práctica las leyes del Estado relativas a aduanas, inmigración y cuarentena correspondientes a los movimientos internacionales por vía aérea.
<p>Artículo 23 – Formalidades de aduana y de inmigración Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer y enmendar, según corresponda, los procedimientos de aduanas e inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9. — Dar apoyo y fomentar la emisión nacional de documentos de viaje de conformidad con las especificaciones de la OACI que figuran en el Doc 9303 — <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i>.
<p>Artículo 37 – Adopción de normas y procedimientos internacionales Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. ... j) formalidades de aduana e inmigración ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI. — Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de cerciorarse de que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9.
<p>Artículo 38 – Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Examinar periódicamente que todos los organismos pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre los métodos nacionales y las normas pertinentes.

APÉNDICE 13. FORMULARIO DE SALUD PÚBLICA PARA LOCALIZAR A LOS PASAJEROS

Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros: Para proteger su salud, los funcionarios de salud pública necesitan que usted conteste este formulario cuando sospechen la existencia de una enfermedad contagiosa a bordo de un vuelo. La información que proporcione ayudará a los funcionarios de salud pública a ponerse en contacto con usted en caso de que haya estado expuesto a una enfermedad contagiosa. Es importante que conteste este formulario en forma completa y exacta. **La información solicitada se conservará de conformidad con la legislación aplicable y se utilizará exclusivamente para fines de salud pública.** "Gracias por ayudarnos a proteger su salud".

Un miembro adulto de cada familia deberá contestar un formulario. Escribir en MAYÚSCULAS. Dejar casillas en blanco para los espacios entre palabras.

INFORMACIÓN DE VUELO:	1. Línea aérea	2. Núm. de vuelo	3. Núm. de asiento	4. Fecha de llegada (aaaa/mm/dd)
				2 0

INFORMACIÓN PERSONAL:	5. Apellido	6. Nombre de pila	7. Inicial	8. Sexo
			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/>

NÚMERO(S) DE TELÉFONO donde se le puede encontrar, de ser necesario. Incluir el código del país y de la ciudad.

9. Móvil		10. Trabajo	
11. Domicilio		12. Otro	
13. Correo electrónico			

DIRECCIÓN PERMANENTE:	14. Número y calle (Separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle)	15. Núm. de apto.

16. Ciudad	17. Estado/Provincia

18. País	19. Código postal

DIRECCIÓN TEMPORAL: Si es visitante, sólo escriba el lugar que visitará primero.

20. Nombre del hotel (si es el caso)	21. Número y nombre de la calle (separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle)	22. Núm. de apto.

23. Ciudad	24. Estado/Provincia

25. País	26. Código postal

INFORMACIÓN DE CONTACTO PARA CASOS DE URGENCIA, de la persona que pueda ponerse en contacto con usted en los próximos 30 días.

27. Apellido	28. Nombre de pila	29. Ciudad

30. País	31. Correo electrónico

32. Número de teléfono móvil	33. Otro número de teléfono

34. COMPAÑEROS DE VIAJE — MIEMBROS DE LA FAMILIA: Incluir la edad solamente si es menor de 18 años.

Apellido	Nombre de pila	Núm. asiento	Edad <18
(1)			
(2)			
(3)			
(4)			

35. COMPAÑEROS DE VIAJE — NO MIEMBROS DE LA FAMILIA: También incluir el nombre del grupo (si es el caso).

Apellido	Nombre de pila	Grupo (tour, equipo, empresa, otros)
(1)		
(2)		

Nota.— El formulario de salud pública para localizar a los pasajeros puede telecargarse desde:

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> o <http://www.capsea.org/CAPSCARefs.html>

— FIN —

ISBN 978-92-9258-315-6



9

789292

583156