

Normas y métodos
recomendados internacionales



Anexo 9
al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional

Facilitación

Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo antes del 8 de marzo de 2005 y reemplaza, desde el 24 de noviembre de 2005, todas las ediciones anteriores del Anexo 9.

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

Duodécima edición
Julio de 2005

Organización de Aviación Civil Internacional

Publicado por separado en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso, por la Organización de Aviación Civil Internacional. Toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones, debe dirigirse al Secretario General.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque u orden de pago) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra. En la Sede de la OACI también se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (American Express, MasterCard o Visa).

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7
Teléfono: +1 (514) 954-8022; Facsímile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Correo-e: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Alemania. UNO-Verlag GmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Bonn
Teléfono: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsímile: +49 (0) 2 28-9 49 02 22; Correo-e: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

Camerún. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala, Teléfono: +237 343 98 42, Facsímile: + 237 343 89 25,
Correo-e: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Teléfono: +86 137 0177 4638; Facsímile: +86 21 5888 1629; Correo-e: glorymaster@online.sh.cn

Egipto. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Teléfono: +20 (2) 267 4840; Facsímile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; Correo-e: icao@idsc.net.eg

Eslovaquia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Teléfono: +421 (7) 4857 1111; Facsímile: +421 (7) 4857 2105

España. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsímile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: sccc.ventasaoaci@aena.es

Federación de Rusia. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Teléfono: +7 (095) 417-0405; Facsímile: +7 (095) 417-0254

Francia. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Teléfono: +33 (1) 46 41 85 85; Facsímile: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Correo-e: icaournat@paris.icao.int

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 o 17 Park Street, Calcutta 700016
Teléfono: +91 (11) 331-5896; Facsímile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Teléfono: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsímile: +91 (22) 2262 3551; Correo-e: sbh@vsnl.com

Japón. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Teléfono: +81 (3) 3503-2686; Facsímile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Teléfono: +254 (20) 622 395; Facsímile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; Correo-e: icao@icao.unon.org

México. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsímile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Teléfono: +234 (1) 4979780; Facsímile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; Correo-e: aviation@landovercompany.com

Perú. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsímile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Reino Unido. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Teléfono: +44 161 499 0023; Facsímile: +44 161 499 0298 Correo-e: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Teléfono: +221 839 9393; Facsímile: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Correo-e: icaodkr@icao.sn

Sudáfrica. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Teléfono: +27 (11) 315-0003/4; Facsímile: +27 (11) 805-3649; Correo-e: avex@iafrica.com

Suiza. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Teléfono: +41 021 943 2673; Facsímile: +41 021 943 3605; Correo-e: mvandiermen@adeco.org

Tailandia. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Teléfono: +66 (2) 537 8189; Facsímile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; Correo-e: icao_apac@bangkok.icao.int

6/05

Catálogo de publicaciones y ayudas audiovisuales de la OACI

Este catálogo anual comprende los títulos de todas las publicaciones y ayudas audiovisuales disponibles. En suplementos mensuales se anuncian las nuevas publicaciones y ayudas audiovisuales, enmiendas, suplementos, reimpressiones, etc.

Puede obtenerse gratuitamente pidiéndolo a la Subsección de venta de documentos, OACI.



NOTA DE ENVÍO

NUEVAS EDICIONES DE LOS ANEXOS AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Se ha señalado a nuestra atención que cuando se publica una nueva edición de un Anexo, los usuarios han estado descartando, junto con la edición previa del Anexo, el **Suplemento** de la edición anterior. Se ruega tomar nota de que el Suplemento de la edición previa debe conservarse hasta que se publique un nuevo Suplemento.

**Normas y métodos
recomendados internacionales**



**Anexo 9
al Convenio sobre
Aviación Civil Internacional**

Facilitación

Esta edición incorpora todas las enmiendas adoptadas por el Consejo antes del 8 de marzo de 2005 y reemplaza, desde el 24 de noviembre de 2005, todas las ediciones anteriores del Anexo 9.

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

Duodécima edición
Julio de 2005

Organización de Aviación Civil Internacional

ÍNDICE

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
PREÁMBULO	(v)	B. Información requerida por las autoridades competentes	4-1
CAPÍTULO 1. Definiciones y principios generales	1-1	C. Levante y despacho de la carga de exportación	4-2
A. Definiciones	1-1	D. Levante y despacho de la carga de importación	4-2
B. Principios generales	1-3	E. Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material de aeronaves importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales	4-3
CAPÍTULO 2. Entrada y salida de aeronaves	2-1	F. Contenedores y paletas	4-3
A. Generalidades	2-1	G. Documentos y procedimientos relativos al correo	4-4
B. Documentos — requisitos y uso	2-1	CAPÍTULO 5. Personas no admisibles y deportadas	5-1
C. Corrección de documentos	2-2	A. Generalidades	5-1
D. Desinsectación de aeronaves	2-2	B. Personas no admisibles	5-1
E. Desinfección de aeronaves	2-2	C. Personas deportadas	5-2
F. Disposiciones relativas a los vuelos de la aviación general internacional y a otros vuelos no regulares	2-3	D. Obtención de un documento de viaje sustitutivo	5-2
I. Generalidades	2-3	CAPÍTULO 6. Aeropuertos internacionales — Instalaciones y servicios para el tráfico	6-1
II. Autorización previa	2-3	A. Generalidades	6-1
III. Avisos previos de llegada	2-3	B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos	6-1
IV. Despacho y permanencia de las aeronaves	2-3	I. Disposiciones comunes	6-1
CAPÍTULO 3. Entrada y salida de personas y de su equipaje	3-1	II. Disposiciones relativas al estacionamiento y al servicio de las aeronaves	6-2
A. Generalidades	3-1	III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes	6-3
B. Documentos requeridos para viajar	3-1	IV. Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes	6-3
C. Seguridad de los documentos de viaje	3-1	V. Tránsito y trasbordo de pasajeros y tripulaciones	6-4
D. Documentos de viaje	3-1	VI. Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros	6-4
E. Visados de salida	3-2	VII. Instalaciones para el manejo y despacho de la carga y el correo	6-4
F. Visados de entrada y reingreso	3-2	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
G. Tarjetas de embarque/desembarque	3-2	D. Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes	6-6
H. Certificados de vacuna	3-2	E. Instalaciones para el cambio de moneda	6-6
I. Inspección de documentos de viaje	3-3	F. Pasajeros insubordinados	6-7
J. Procedimientos de salida	3-3		
K. Procedimientos de entrada y responsabilidades	3-3		
L. Procedimientos y requisitos de tránsito	3-4		
M. Disposición del equipaje separado de su propietario	3-5		
N. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves	3-5		
O. Inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina	3-6		
CAPÍTULO 4. Entrada y salida de carga y otros artículos	4-1		
A. Generalidades	4-1		

	<i>Página</i>		<i>Página</i>
CAPÍTULO 7. Aterrizaje fuera de los aeropuertos internacionales	7-1	APÉNDICE 1. Declaración general	AP 1-1
A. Generalidades	7-1	APÉNDICE 2. Manifiesto de pasajeros	AP 2-1
B. Breve parada-estancia	7-1	APÉNDICE 3. Manifiesto de carga	AP 3-1
C. Interrupción del vuelo	7-1	APÉNDICE 4. Certificado de desinsectación residual	AP 4-1
CAPÍTULO 8. Otras disposiciones sobre facilitación	8-1	APÉNDICE 5. Tarjeta de embarque/ desembarque	AP 5-1
A. Fianzas y exención de requisición o embargo	8-1	APÉNDICE 6. Recomendación del Consejo de cooperación aduanera	AP 6-1
B. Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro	8-1	APÉNDICE 7. Certificado de miembro de la tripulación (CMT)	AP 7-1
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	8-1	APÉNDICE 8. Certificado de inspector de seguridad de la aviación civil	AP 8-1
D. Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias	8-2	APÉNDICE 9. Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles	AP 9-1
E. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas	8-2	APÉNDICE 10. Formulario patrón de las Naciones Unidas para los documentos mercantiles	AP 10-1
F. Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles	8-2	APÉNDICE 11. Modelo de programa de facilitación (FAL) de aeropuerto	AP 11-1
G. Establecimiento de programas nacionales de facilitación	8-2	APÉNDICE 12. Modelo de programa nacional FAL	AP 12-1
H. Facilitación del transporte de los pasajeros que requieren asistencia especial	8-3	APÉNDICE 13. Tarjeta de salud pública para localizar a los pasajeros	AP 13-1
I. Generalidades	8-3		
II. Acceso a los aeropuertos	8-3		
III. Acceso a los servicios aéreos	8-4		
I. Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares	8-4		

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 y la undécima edición a partir del 15 de julio de 2002.

Duodécima edición.— La presente edición incorpora, entre otras, las disposiciones dimanantes de las recomendaciones de tipo A de la 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12) (El Cairo, Egipto, 22 de marzo a 1 de abril de 2004) sobre cuestiones que incluyen los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM), el uso de tecnologías biométricas en los documentos de viaje, seguridad de la aviación, fraudes relacionados con los documentos de viaje y la inmigración ilegal, información anticipada sobre pasajeros, cuestiones y reglamentos relacionados con sanidad internacional y asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familias. Esto nuevamente dio por resultado una enmienda general del Anexo 9. Esta duodécima edición del Anexo 9 surtió efecto el 11 de julio de 2005 y es aplicable a partir del 24 de noviembre de 2005.

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 al Anexo.

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

* 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.

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.

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 que aún no lo hayan hecho, 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 nuevos requisitos de presentación y contenido de tal información, prescritos en la 12a. 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 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 (1) 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 (1) 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 (SARPS)

- 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

Preámbulo

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

Anexo 9 — Facilitación

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.

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:

- 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.
- Área infectada** (para fines de salud humana). Áreas geográficas definidas en las que se observan la transmisión activa de enfermedades transmitidas por vectores humanos o animales o por ambos, según las notificaciones de las autoridades de salud pública locales o nacionales o la Organización Mundial de la Salud.
- Nota.— La Organización Mundial de la Salud publica en el “Weekly Epidemiological Record” una lista de las áreas infectadas que notifican las administraciones sanitarias.*
- 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.
- 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.
- 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.
- Desinsectación.** Operación practicada para controlar o matar insectos en aeronaves y contenedores.
- 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.

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.

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. Equipaje con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede 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.

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.

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.

Integridad fronteriza. La aplicación que ejerce un Estado de sus leyes y 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.

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.

Persona con impedimentos. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa que sea un impedimento para el uso de 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.

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 y de 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.

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.

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.

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.

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

Zona 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 Los Estados contratantes elaborarán procedimientos de presentación de datos con antelación a la llegada a fin de acelerar el levante o despacho.

1.6 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.

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 **Método recomendado.**— *De conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud, los Estados contratantes no deberían interrumpir los servicios de transporte aéreo por razones sanitarias. En los casos en que, por circunstancias excepcionales, se considere esta suspensión de servicios, los Estados contratantes deberían consultar primero con la Organización Mundial de la Salud y las autoridades sanitarias del Estado en que se ha manifestado la enfermedad, antes de adoptar decisión alguna con respecto a la suspensión de servicios de transporte aéreo.*

B. Documentos — requisitos y uso

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

2.6 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.

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

2.8 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.

2.9 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.

2.10 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.

2.11 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.

2.12 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.

2.13 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.

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

2.15 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.

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

2.17 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.

2.18 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.

2.19 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

2.20 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.

2.21 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 temeraria. 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

2.22 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.

2.23 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.

2.24 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.

2.25 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.

2.26 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.

2.27 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.

2.28 Cuando la desinsectación haya sido apropiadamente efectuada conforme a 2.24 y se presente o se ponga a disposición de las autoridades competentes del país de llegada un certificado de los indicados en 2.27, normalmente las autoridades aceptarán dicho certificado y permitirán que los pasajeros y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave.

2.29 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

2.30 Los Estados contratantes definirán las clases de animales y productos de origen animal que, al ser transportados por vía aérea, requieran la desinfección de la aeronave y deberán eximir a la aeronave de la desinfección cuando dichos animales o productos animales sean transportados en contenedores aprobados acompañados por certificados oficiales emitidos por las autoridades sanitarias. 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 en forma rápida; y
- c) no se emplearán compuestos químicos o soluciones inflamables que puedan causar daños a la estructura de

la aeronave debido a corrosión ni productos químicos que puedan afectar a la salud de los pasajeros.

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.

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

I. Generalidades

2.31 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.

2.32 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.

2.33 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 2.32.

2.34 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 2.32.

II. Autorización previa

2.35 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.

2.36 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.

2.37 **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; naturaleza y cantidad de la carga; y
- f) nombre, dirección y comercio a que se dedica el fletador, si se dedica a alguno.

2.37.1 **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 2.37.*

2.38 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.

2.39 Los Estados contratantes que exijan autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en 2.38 no exigirán que las solicitudes se presenten con más de tres días laborables de anticipación.

III. Avisos previos de llegada

2.40 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.

2.41 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

2.42 **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.

2.43 **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.

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

Nota 2.— Los Estados cuya legislación o reglamentos nacionales actualmente permiten prorrogar el período de validez deberían procurar enmendar el texto pertinente dentro de un período razonable.

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 con respecto a la creación y expedición de los documentos de viaje a fin de protegerse contra el robo de sus inventarios y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.

3.9 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían incorporar datos biométricos en sus pasaportes, visados y otros documentos de viaje oficiales de lectura mecánica, utilizando una o más de las técnicas de almacenamiento de datos optativos para suplementar la zona de lectura mecánica, según se especifica en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica. Los datos requeridos almacenados en un microcircuito integrado son los mismos que se imprimen en la página de datos; o sea, los datos contenidos en la zona de lectura mecánica más la imagen fotográfica digitalizada. Los Estados contratantes que deseen suplementar la imagen facial con otro elemento biométrico en el pasaporte pueden utilizar imágenes de las impresiones digitales o del iris. Los Estados contratantes que incorporen datos biométricos en sus pasaportes de lectura mecánica deben almacenar los datos en un microcircuito integrado sin contacto que cumpla con la norma ISO/IEC 14443 y esté programado de conformidad con la estructura lógica de datos establecida por la OACI.*

D. Documentos de viaje

3.10 Los Estados contratantes comenzarán a expedir únicamente pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 1, antes del 1 de abril de 2010.

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.

3.10.1 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.

3.11 **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 (serie), Documentos de viaje de lectura mecánica.*

3.12 Al expedir pasaportes que no sean de lectura mecánica, los Estados contratantes se asegurarán de que la identificación personal y los datos de emisión del documento, así como el formato de la página de datos, se ajusten a las especificaciones para la “zona visual” estipuladas en el Doc 9303, Parte 1, *Pasaportes de lectura mecánica*. El área de la “zona de lectura mecánica” se llenará con términos tales como “este pasaporte no es de lectura mecánica” u otros datos para impedir la inserción fraudulenta de caracteres de lectura mecánica.

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

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

3.14.1 **Método recomendado.**— *Si se cobran derechos por la expedición o renovación de un pasaporte, la cantidad de tales derechos no debería exceder del coste de la operación.*

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

3.16 **Método recomendado.**— *Al expedir pasaportes para viajes de turismo o de negocios, los Estados contratantes deberían prescribir normalmente 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.

E. Visados de salida

3.17 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.

3.18 **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

3.19 **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.*

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

3.21 **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.*

3.22 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.

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

3.24 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.

3.25 **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 2 — Visados de lectura mecánica.*

G. Tarjetas de embarque/desembarque

3.26 **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.*

3.27 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.

3.28 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.

3.29 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 los pasajeros que lleguen durante el vuelo.

H. Certificados de vacuna

3.30 En los casos en que se exija prueba de protección contra una enfermedad sujeta a cuarentena, los Estados

contratantes aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en el formulario prescrito por la Organización Mundial de la Salud en el Reglamento Sanitario Internacional.

I. Inspección de documentos de viaje

3.31 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.

3.32 **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.*

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

J. Procedimientos de salida

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

3.35 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.

3.36 **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.*

3.37 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que exijan la inspección por las autoridades públicas 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.*

3.38 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

3.39 **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.*

3.40 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.

3.41 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.

3.42 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.*

3.43 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 3.42.

3.44 **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.*

3.45 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.

3.46 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 presenta 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 figura como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado.

3.47 Método recomendado.— *Cuando corresponda, los Estados contratantes deberían introducir un sistema de información anticipada sobre los pasajeros, que suponga la obtención de ciertos datos del pasaporte o del visado antes de la salida, la transmisión de los mismos por medios electrónicos a sus autoridades competentes y el análisis de dichos datos para la gestión de riesgos antes de la llegada a fin de acelerar el despacho. Para reducir al mínimo el tiempo de tramitación durante la presentación, deberían emplearse dispositivos de lectura de documentos para obtener la información contenida en los documentos de viaje de lectura mecánica.*

3.47.1 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 (serie), *Documentos de viaje de lectura mecánica*. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST.

3.47.2 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 hayan podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades públicas de conformidad con los sistemas API.*

3.47.3 Los Estados contratantes que exijan que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema de información anticipada sobre los pasajeros no deberán exigir además un manifiesto de pasajeros impreso.

3.48 Método recomendado.— *Los Estados contratantes que requieran el acceso al Registro de nombres de los pasajeros (PNR) deberían ajustar sus requisitos de información y el tratamiento de la misma a las directrices que elabore la OACI.*

3.49 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.

3.50 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.

3.51 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.

3.52 Método recomendado.— *En circunstancias excepcionales, cuando por razones de fuerza mayor un visitante no posea antes de su llegada el visado de entrada exigido, los Estados contratantes deberían autorizar su entrada temporal.*

3.53 Método recomendado.— *En caso de que el pasaporte 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 pasaporte del visitante.*

3.54 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.

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

3.56 Método recomendado.— *El examen médico de las personas que lleguen por vía aérea debería limitarse normalmente a aquéllas que procedan de una zona infectada y desembarquen dentro del período de incubación de la enfermedad de que se trate, según lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional.*

3.57 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

3.58 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.

3.59 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.

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

M. Disposición del equipaje separado de su propietario

3.61 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.

3.62 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.

3.63 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.

3.64 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.

3.65 Se liberará al explotador de aeronaves de la obligación de custodiar el equipaje que no haya sido despachado por las autoridades públicas, 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

3.66 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.

3.67 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.

3.68 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían expedir los certificados a los que se hace referencia en 3.67 en forma de tarjetas de lectura mecánica expedidas*

de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2.

3.68.1 **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.*

3.69 **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.*

3.69.1 **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.*

3.70 En el caso de la expedición de CMT y otros documentos de identidad oficiales, se establecerán controles adecuados para impedir el fraude; p. ej., verificación de antecedentes y 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.

3.71 Los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de la tripulación que lleguen y que presenten un CMT, cuando lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor a fin de iniciar en servicio activo el próximo vuelo que tengan asignado.

3.71.1 **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.*

3.72 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 operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina

3.73 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían encargarse de que se trate a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina 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.*

3.74 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8.*

3.75 **Método recomendado.**— *Los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina deberían llevar consigo el documento de identidad especificado en 3.7.4, una copia del itinerario del inspector expedido por el Estado que emplea al inspector y un pasaporte válido.*

3.76 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender los privilegios de admisión temporal, como se indica en 3.72 con respecto a los miembros de la tripulación, a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de otro Estado contratante, que presenten los documentos indicados en 3.75 (es decir, documento de identidad, itinerario y pasaporte válido), y su salida sea posterior a un período de descanso normal.*

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 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 despacho esté coordinado y, de ser posible, se efectúe simultáneamente y con un mínimo de demora.

4.5 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.

4.6 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.

4.7 **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.*

4.8 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.

B. Información requerida por las autoridades competentes

4.9 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.

4.10 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.

4.11 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.

4.12 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.

4.13 Cuando un Estado contratante exija documentos 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 o esté actuando en nombre de éste.

4.14 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. Cuando dichos documentos se presenten en forma electrónica, el formato se basará en las normas internacionales para el intercambio de información electrónica.

4.15 Con objeto de facilitar el intercambio electrónico de datos, los Estados contratantes 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.

4.16 **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.*

4.17 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.

4.18 **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.*

4.19 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

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

4.21 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.

4.22 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.

4.23 Los Estados contratantes no exigirán sistemáticamente la prueba de la llegada de las mercancías al extranjero.

4.24 **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.*

D. Levante y despacho de la carga de importación

4.25 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.

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

4.27 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;
- 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.

4.28 **Método recomendado.**— *En el caso de los importadores autorizados que satisfagan criterios especificados, incluyendo un historial apropiado de cumplimiento de los requisitos oficiales y un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales, los Estados contratantes deberían establecer procedimientos especiales basados en el suministro anticipado de información y que prevean el levante inmediato de las mercancías a la llegada.*

4.29 **Método recomendado.**— *Las mercancías a las que no se haya concedido la aplicación de los procedimientos simplificados o especiales mencionados en las disposiciones 4.25 a 4.28 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.*

4.30 **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.*

4.31 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.

4.32 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.

4.33 Cuando por causa de error o problemas de tramitación, la 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.

4.34 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.

4.35 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.

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

4.36 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.

4.37 **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.*

4.38 **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.*

4.39 **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.*

4.40 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.

4.41 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.

4.42 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.

4.43 **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.*

F. Contenedores y paletas

4.44 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.

4.45 **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.*

4.46 **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.*

4.47 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 reexpedirlos, sin necesidad de someterlos a despacho para consumo dentro del país.

4.48 Se permitirá que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante según lo dispuesto en 4.44 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.

4.49 Cuando lo exijan las circunstancias, los Estados contratantes permitirán el almacenamiento de contenedores y

paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto.

4.50 Los Estados contratantes permitirán el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos según lo dispuesto en 4.44 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.

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

4.52 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 4.44.

G. Documentos y procedimientos relativos al correo

4.53 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.

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 3.44, 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 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes, mediante sus autoridades competentes deberían consultar 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 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 3.46 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.

5.12 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 precauciones adecuadas para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado receptor.

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 llegan 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.

5.19 Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, los Estados contratantes pondrán a disposición de éste una copia de la orden de deportación y 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.*

5.20 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 Los Estados contratantes garantizarán que las disposiciones del Anexo 9 sigan aplicándose en el caso de aeropuertos privatizados.

6.1.1 Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para conseguir la cooperación de los explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuerto con el fin de garantizar que se proporcionen instalaciones y servicios apropiados para acelerar las formalidades y despacho de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo en sus aeropuertos internacionales. Tales instalaciones y servicios serán flexibles y susceptibles de ampliación, a fin de poder atender al crecimiento previsto del volumen del tráfico o hacer frente a un mayor número de medidas de seguridad durante las situaciones de amenaza grave, permitiendo al mismo tiempo la aplicación de medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

*Nota.— Respecto a la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, véase la disposición pertinente del Anexo 17, Capítulo 2.**

6.2 Los Estados contratantes tomarán todas las medidas necesarias para fomentar las consultas entre los explotadores de aeropuerto, por una parte, y los explotadores de aeronaves, autoridades de control y órganos apropiados que representan a otros usuarios del aeropuerto, por otra, desde las primeras etapas de los planes de edificios terminales nuevos o sustancialmente modificados o cuando los nuevos procedimientos exijan modificar las instalaciones y servicios, incluidas las modificaciones de la configuración de las instalaciones y servicios existentes, en sus aeropuertos internacionales.

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

6.3.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes cuyos aeropuertos internacionales estén expuestos a problemas en los períodos punta del tráfico deberían, de conformidad con los correspondientes procedimientos para la coordinación de los horarios de los aeropuertos, indicar a las líneas aéreas apropiadas que explotan servicios regulares y no regulares, con suficiente antelación a las temporadas de tráfico reconocidas, toda limitación que pueda aplicarse, a fin de ajustar el tráfico a la capacidad del aeropuerto.*

6.4 **Método recomendado.**— *Cuando en un aeropuerto internacional se exija pagar derechos por servicios a los pasajeros y su recaudación ocasione problemas de facilitación, estos derechos deberían imponerse, si fuera posible, previa consulta y notificación anticipada a los explotadores de*

aeronaves quienes a su vez deberían recuperar los derechos de los pasajeros, de tal forma que se evite que éstos tengan necesidad de ponerse en una nueva cola en el aeropuerto.

6.5 **Método recomendado.**— *Siempre que sea posible, debería aceptarse la utilización de tarjetas de crédito como forma de pago de los servicios prestados, incluidos el pago de derechos e impuestos, en los aeropuertos internacionales.*

6.6 **Método recomendado.**— *Se recomienda que se dé a los explotadores de aeronaves, de acuerdo con los explotadores de aeropuerto y con sujeción a las limitaciones razonables que éstos puedan imponer, la opción de proporcionar sus propios servicios de escala, o la opción de hacer que tales servicios los realice total o parcialmente algún organismo dependiente de otro explotador de aeronave autorizado por el explotador del aeropuerto, o por el explotador del aeropuerto o por algún organismo de servicios aprobado por el citado explotador de aeronave.*

B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos

I. Disposiciones comunes

6.7 Los Estados contratantes se asegurarán de que se preste atención especial a la necesidad de disponer en todo momento de instalaciones y servicios adecuados en los aeropuertos internacionales y de que se adopten medidas apropiadas para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras.

6.7.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían instar a los explotadores de aeropuerto y a los explotadores de aeronaves a que intercambien toda la información pertinente a los vuelos. El intercambio electrónico de datos con las líneas aéreas debería facilitarse en los aeropuertos de mucho tráfico. En tales casos, debería fomentarse la aplicación de soluciones técnicas según las reglas de la industria (p. ej. UN/EDIFACT).*

6.8 **Método recomendado.**— *Las medidas de que trata 6.3 deberían ser mediante vías de paso lo más directas posible sin que haya cruces entre la circulación de pasajeros y la de equipajes, ni entre los diferentes circuitos. En la medida en que la vía de paso no sea evidente por sí misma, se deberían emplear señales adecuadas.*

* 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.*

6.9 **Método recomendado.**— *Las señales internacionales para orientación de los viajeros que utilicen los aeropuertos, reproducidas en el documento elaborado con ese fin Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas (Doc 9636) y publicado conjuntamente por la OACI y la Organización Marítima Internacional, deberían instalarse tan pronto como sea posible.*

6.9.1 **Método recomendado.**— *Deberían exponerse de manera prominente en los aeropuertos internacionales, avisos y hojas volantes que adviertan a los viajeros sobre las graves consecuencias del tráfico ilícito de estupefacientes y de las sanciones que en lo penal pueden sufrir las personas enjuiciadas por delitos relacionados con los estupefacientes.*

6.10 **Método recomendado.**— *Deberían hacerse arreglos a fin de que, cuando sea necesario, los pasajeros y las tripulaciones puedan trasladarse desde el edificio terminal aéreo a las aeronaves y viceversa, al abrigo de la intemperie.*

6.11 **Método recomendado.**— *Debería prestarse especial atención a la circulación de los pasajeros, cuando las distancias que deban recorrer a pie sean largas y debería estudiarse la posibilidad de facilitar estos trayectos mediante sistemas mecánicos.*

6.12 **Método recomendado.**— *Deberían suministrarse tableros o señales dinámicas de información de los vuelos (teleindicadores) complementados, cuando sea necesario, por un sistema de altavoces claramente audibles de modo que los pasajeros y el público estén informados debidamente de las llegadas, salidas y cancelación de los vuelos y especialmente de todo cambio, de último momento en las horas de salida y de llegada y en los números de las puertas.*

6.12.1 **Método recomendado.**— *Al aplicar 6.12 deberían instalarse, en la medida de lo posible, los tableros o letreros dinámicos normalizados de información relativos a los vuelos, que recomienda el Doc 9249 — Letreros dinámicos de información pública relacionados con los vuelos. Los Estados contratantes deberían asegurarse de que todas las partes interesadas en la explotación de los vuelos, proporcionen información oportuna y rápidamente actualizada de todos los datos pertinentes a los vuelos, incluidas las modificaciones de última hora, a las autoridades responsables del funcionamiento de los sistemas de letreros dinámicos de información sobre vuelos. Debería incumbir a dichas autoridades establecer la lista de elementos de datos que necesitan para esta operación y los medios para comunicarlos, según las normas existentes de la industria.*

6.13 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurar que se disponga de medios de transporte terrestre rápidos y seguros entre la ciudad y el aeropuerto.*

6.13.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían promover que se realicen lo antes posible todas las consultas necesarias entre los explotadores de aeropuerto y todas las agencias y explotadores interesados en el acceso al aeropuerto mediante transporte de superficie, para fomentar que aumente la coordinación en los planes del transporte de superficie para el acceso al aeropuerto y el suministro de la información pertinente a los pasajeros. Los Estados contratantes también deberían promover tanto el suministro de información a los pasajeros respecto a los*

servicios disponibles y el precio de tales servicios, como la facilitación de la expedición de billetes para transporte terrestre, incluidos los correspondientes métodos de pago.

6.14 **Método recomendado.**— *Los aeropuertos internacionales deberían disponer de zonas suficientes para el estacionamiento de automóviles por corto y largo tiempo.*

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

6.15 **Método recomendado.**— *Deberían tomarse medidas adecuadas para asegurar el estacionamiento conveniente y el servicio rápido de todos los tipos y categorías de aeronaves — servicios regulares, no regulares y de la aviación general — a fin de acelerar el despacho y las operaciones que han de realizarse en las plataformas, y reducir así el tiempo que las aeronaves están inmovilizadas en tierra. Conviene especialmente:*

- a) *que se adopten disposiciones para la asignación óptima de puestos de estacionamiento lo más cerca posible del edificio terminal, para la carga y descarga rápidas;*
- b) *que se proporcionen espacios adecuados lejos del edificio terminal para el estacionamiento de aeronaves cuando carguen o descarguen, a fin de evitar obstrucciones en la circulación del tráfico en la plataforma, y se tomen disposiciones adecuadas para su óptima utilización;*
- c) *que se dote a los puestos de estacionamiento de los medios necesarios para la ejecución rápida, conveniente y segura de todas las operaciones de servicios de aeronaves, inclusive equipo de amarre seguro;*
- d) *que se conceda especial importancia a las medidas de ayuda a las aeronaves durante las operaciones de embarque y desembarque;*
- e) *que se proporcionen instalaciones para abastecer de combustible a las aeronaves durante las horas establecidas por las autoridades competentes;*
- f) *que se proporcione transporte entre los puestos de estacionamiento alejados y el edificio terminal, cuando la distancia y la seguridad lo exijan, como consecuencia del uso óptimo del área de estacionamiento disponible; y*
- g) *que se proporcione, cuando sea necesario, espacio para el estacionamiento a los vuelos internacionales, donde se pueda efectuar la inspección de las aeronaves, los pasajeros, la tripulación y el equipaje.*

III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes

6.16 **Método recomendado.**— *Deberían proporcionarse vías de acceso fáciles y rápidas al terminal para los pasajeros, la tripulación y sus equipajes que lleguen al aeropuerto utilizando medios de transporte de superficie.*

6.17 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que, si el tráfico lo justifica, los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y de despacho de la carga consideren la posibilidad de proporcionar, en los salones de salida y tránsito de las terminales de pasajeros, salas de dimensiones adecuadas para el cuidado de los niños y las instalaciones y servicios necesarios para la atención de los mismos, que se utilicen como zonas especiales para los bebés/niños pequeños acompañados de sus padres o cuidadores. Estas salas deberían indicarse claramente mediante señales apropiadas.*

6.18 **Método recomendado.**— *Debería haber medios de transporte frecuentes y de fácil acceso entre los edificios terminales del aeropuerto, así como entre las zonas de estacionamiento de automóviles alejadas que se designen y los edificios terminales del aeropuerto.*

6.19 **Método recomendado.**— *Debería considerarse la posibilidad de establecer puestos de entrega del equipaje lo más cerca posible de los puntos de llegada del transporte de superficie.*

6.20 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían estudiar la posibilidad de permitir que se proporcionen instalaciones y servicios de presentación y facturación fuera del aeropuerto, con la debida atención a las precauciones necesarias en materia de seguridad y a los requisitos de control.*

6.21 **Método recomendado.**— *A fin de facilitar la salida de las aeronaves, los Estados contratantes al examinar a los pasajeros como medida de seguridad o para los efectos del control de estupefacientes que sea apropiado, deberían, en lo posible, utilizar equipo especializado para llevar a cabo esa tarea, con miras a reducir en forma sustancial el número de personas a las cuales se les deba efectuar un registro por otros medios.*

Nota 1.— Debería evitarse el empleo de técnicas radio-lógicas para el examen de pasajeros.

Nota 2.— Cuando haya que realizar un registro físico minucioso, éste no debería hacerse a la vista del público. Si no se dispone de habitaciones especiales, se pueden utilizar cortinas o biombos adecuados para este fin.

6.22 **Método recomendado.**— *A fin de facilitar la salida de las aeronaves, los Estados contratantes al examinar el equipaje de los pasajeros que salen de su territorio, como medida de seguridad o para los efectos del control de estupefacientes que sea apropiado, deberían, en lo posible, utilizar equipo especializado para llevar a cabo esa tarea, con miras a reducir en forma sustancial el volumen de equipaje que deba registrarse por otros medios.*

6.23 **Método recomendado.**— *Debería adoptarse un método de despacho y embarque individual y continuo de pasajeros, tripulaciones y equipajes — en lugar del sistema de despacho en grupo, siempre que esto acelere las formalidades de su despacho.*

6.24 **Método recomendado.**— *Debería prestarse atención especial al uso de dispositivos de distribución, transporte, cotejo y carga de equipaje. Deberían preverse, en la medida de lo posible:*

- a) *sistemas mecánicos apropiados al volumen de tráfico y capaces de clasificar, transportar y cargar grandes cantidades de equipaje en un plazo mínimo;*
- b) *el uso de un sistema único de identificación de equipajes conocido como “Concepto de placa de matrícula”, para el cotejo, la clasificación y el seguimiento de los equipajes. El “concepto de placa de matrícula” formulado por ACI/IATA se define en el Manual de resoluciones de la Conferencia de la IATA sobre servicios a los pasajeros (Resolución 740) y en los métodos recomendados pertinentes que figuran en el mismo documento. El concepto comprende una etiqueta de equipaje codificada con un número único que puede leerse automáticamente y transmitirse por medios electrónicos entre explotadores de aeronaves, aeropuertos y agentes de despacho. Esto permite que las partes en cuestión brinden servicios de mayor calidad en la clasificación y manipulación de equipajes. En las aplicaciones para el cotejo de equipajes (véase el Anexo 17, 4.4.3) también pueden utilizarse los mismos elementos de datos;*
- c) *una zona en la que sea posible almacenar contenedores de equipaje y acondicionar su contenido; y*
- d) *medios mecánicos de almacenamiento, traslado y mantenimiento de los contenedores de equipaje vacíos, cuando la importancia del tráfico lo justifique.*

6.25 **Método recomendado.**— *Los locales a los que hayan de dirigirse las tripulaciones, para fines operacionales, deberían tener acceso fácil y, si es posible, estar próximos entre sí.*

IV. Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes

6.26 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.

6.27 **Método recomendado.**— *Debería prestarse atención especial a los puntos en que con más frecuencia se originan demoras para los pasajeros.*

6.28 A fin de evitar toda demora a los pasajeros, se adoptarán las medidas necesarias para poder asegurar que el equipaje llegue rápidamente al área de recogida de equipajes.

6.28.1 **Método recomendado.**— *Deberían tomarse las medidas necesarias para que la descarga del equipaje, incluso el equipaje en contenedores y su traslado al área de recogida de equipajes, se lleve a cabo rápidamente. Con este fin deberían utilizarse sistemas mecánicos de transporte y descarga cuando el volumen del tráfico lo justifique, y debería disponerse en todo momento del número suficiente de personal encargado del manejo.*

6.29 **Método recomendado.**— *Debería proporcionarse en el área de entrega del equipaje el espacio adecuado que permita a cada pasajero identificar y retirar rápidamente su equipaje facturado.*

6.30 **Método recomendado.**— *Cuando el volumen del equipaje lo justifique, en las áreas de retirada del equipaje, deberían instalarse sistemas mecanizados de distribución de equipaje, a fin de trasladar éste hasta los pasajeros, facilitando así su retirada.*

6.30.1 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

6.31 **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 necesarias.*

6.31.1 **Método recomendado.**— *En especial, deberían adoptarse medidas técnicas y reglamentarias para que las pasarelas telescópicas hasta y desde los aviones puedan seguir utilizándose durante el reabastecimiento de combustible de la aeronave.*

6.32 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurar la provisión de instalaciones físicas en los aeropuertos en los que el volumen y la naturaleza del tráfico así lo exijan, en las que la tripulación y los pasajeros en tránsito directo en la misma aeronave o que se transfiriesen a otros vuelos pudiesen permanecer temporalmente sin tener que someterse a las formalidades de inspección, salvo para aplicar medidas de seguridad de la aviación o en circunstancias especiales.*

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

6.33 **Método recomendado.**— *Debería disponerse de mostradores de despacho de las líneas aéreas en el área de tránsito a fin de despachar a los pasajeros que trasbordan de una aeronave a otra y que no pasan por los controles gubernamentales.*

6.34 **Método recomendado.**— *Deberían hacerse arreglos, mediante los cuales los miembros de la tripulación en breve tránsito puedan comunicarse desde un punto cercano al puesto de carga de la aeronave, situado en la plataforma o en un local cercano a ella, por medio de televisión o teléfono, con los diversos organismos gubernamentales (p. ej., el control de tránsito aéreo, la oficina MET), sin necesidad de acudir en persona a dichas dependencias.*

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

6.35 **Método recomendado.**— *Las instalaciones que se provean para uso de los pasajeros en tránsito deberían disponer de todo lo indispensable para su comodidad.*

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

6.35.2 Los aeropuertos internacionales estarán dotados de instalaciones seguras en las que el equipaje no reclamado, no identificado o extraviado esté disponible para ser despachado hasta que se reexpida, se reclame o se disponga del mismo de conformidad con los reglamentos y procedimientos gubernamentales aplicables en el territorio del Estado interesado. El personal de las líneas aéreas tendrá acceso a dicho equipaje al menos durante las horas en las que el aeropuerto esté en servicio.

6.36 **Método recomendado.**— *En la medida en que el público no viajero sea admitido en el edificio terminal, deberían tomarse las disposiciones necesarias para evitar que obstaculice el movimiento del tráfico de entrada y de salida.*

6.36.1 **Método recomendado.**— *Deberían tomarse disposiciones a fin de contar con instalaciones para los organizadores de viajes y de viajes todo comprendido 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.*

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

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

6.38 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían hacer arreglos mediante los cuales las aeronaves exclusivas de carga y sus cargamentos puedan llegar hasta el área de carga del terminal y despacharse en ella.*

6.39 **Método recomendado.**— *Debería proporcionarse acceso fácil y rápido a los terminales de carga de los aeropuertos, teniendo en cuenta el espacio requerido por los camiones de muy grandes dimensiones, tanto en los caminos de acceso como frente a los terminales, para efectuar las maniobras necesarias al colocarse en posición.*

6.40 **Método recomendado.**— *Cada terminal de carga debería estar provisto de puestos de entrega/recepción adaptables a la altura de las plataformas de los camiones.*

6.41 **Método recomendado.**— *Siempre que se justifique, deberían usarse medios mecánicos y automatizados para cargar, descargar, transportar y almacenar la carga.*

6.42 **Método recomendado.**— *Debería proveerse espacio adecuado en los terminales de carga para el almacenamiento y manejo de la carga aérea, incluyendo la carga*

y descarga de los contenedores y paletas, y dicho espacio debería estar situado junto al área de aduanas y ser fácilmente accesible para las personas y vehículos autorizados, tanto desde la plataforma como desde las vías de acceso a la parte pública. A los efectos de dichos arreglos, deberían tenerse en cuenta la seguridad de la aviación y medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

6.43 Método recomendado.— En los aeropuertos internacionales, o en lugares convenientes fuera de ellos, deberían suministrarse espacio e instalaciones adecuados para el almacenamiento provisional de contenedores vacíos.

6.44 Método recomendado.— Los terminales de carga deberían estar equipados con medios apropiados de almacenamiento para la carga especial (p. ej., mercancías de valor, artículos perecederos, restos mortales, materiales radiactivos y otras mercancías peligrosas, así como animales vivos). Las áreas de los terminales de carga en las que se almacene carga general y especial o correo antes de expedirlos por vía aérea deberían estar protegidas en todo momento contra el acceso de personas no autorizadas.

6.45 Método recomendado.— En los terminales de carga debería disponerse de espacio para el estacionamiento del equipo de manejo de carga que no se esté usando, situado de modo que no interfiera con el movimiento de la carga de entrada y de salida.

6.46 Método recomendado.— Cuando las aeronaves de gran capacidad que lleven al mismo tiempo pasajeros y carga, se estacionen junto al terminal de pasajeros, debería haber todas las instalaciones necesarias para la carga, descarga y transporte rápidos entre las aeronaves y los terminales de carga, de grandes volúmenes de carga aérea. Con este fin, las vías de acceso deberían proyectarse de tal forma que no interfieran con las de los pasajeros y el equipaje.

6.47 Método recomendado.— Deberían proporcionarse instalaciones adecuadas, cuando sea necesario, para facilitar el traslado inmediato de consignaciones grandes y voluminosas, por medio de transporte autorizados, desde la aeronave hasta los locales del importador, agente o expedidor de mercancías, debiendo estar dicho traslado sujeto a la aprobación aduanera y a cualquier condición inherente a la misma.

6.48 Método recomendado.— En los aeropuertos internacionales debería haber áreas adecuadamente situadas y lo suficientemente amplias, en las que, bajo el control aduanero, la carga que haya de transbordarse pueda apartarse, clasificarse y agruparse para su reexpedición inmediata o diferida. A los efectos de dichos arreglos, deberían tenerse en cuenta la seguridad de la aviación y medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

6.49 Método recomendado.— En los aeropuertos cuya capacidad de despacho sea insuficiente y cuya ampliación sea limitada o imposible, debería permitirse la utilización de almacenes de depósito de aduanas fuera del aeropuerto, y los procedimientos para el traslado de la carga entre ellos y el aeropuerto deberían ser mínimos, a fin de acelerar el despacho y reducir la aglomeración en los almacenes aeroportuarios.

6.50 Método recomendado.— Cuando el volumen del correo lo justifique y si las autoridades postales estiman que esta medida acelera la transmisión progresiva del correo, deberían suministrarse espacio e instalaciones adecuados en los aeropuertos internacionales para la reexpedición, distribución y transmisión progresiva del correo aéreo. A los efectos de dichos arreglos, deberían tenerse en cuenta la seguridad de la aviación y medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

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

6.51 Los Estados contratantes, en colaboración con los explotadores de aeropuerto, asegurarán el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales.

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

6.53 Método recomendado.— Los aeropuertos internacionales deberían disponer de instalaciones adecuadas 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, mercancías, correo y suministros.

6.54 Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían hacer arreglos mediante los cuales 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.

6.55 Los Estados contratantes, en colaboración con los explotadores de aeropuerto y los explotadores de aeronaves, adoptarán las medidas necesarias para cerciorarse de que la obtención, preparación, manipulación, almacenamiento y distribución de alimentos y agua destinados al consumo, tanto en los aeropuertos como a bordo de las aeronaves, se efectúen en condiciones higiénicas, con arreglo a los reglamentos pertinentes, a las recomendaciones y normas de la Organización Mundial de la Salud y a las recomendaciones pertinentes de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

6.56 Los Estados contratantes, en colaboración con los explotadores de aeropuerto y los explotadores de aeronaves, adoptarán las medidas necesarias para la instalación de un sistema eficaz e higiénico de eliminación de excrementos, basuras, aguas residuales, desechos, alimentos no consumidos, residuos de alimentos y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas, conforme a los

reglamentos y recomendaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud y las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

6.57 En los aeropuertos internacionales, se proporcionarán instalaciones para la prestación de primeros auxilios en el lugar y se efectuarán arreglos para el traslado inmediato de los casos ocasionales más graves a servicios de atención médica competente convenidos de antemano.

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

6.58 **Método recomendado.**— *Con fondos del erario, deberían proporcionarse en la medida de lo posible, locales e instalaciones para las autoridades encargadas de las formalidades de despacho.*

6.59 Si no se proporcionan con cargo al erario público los locales e instalaciones a que se refiere 6.58, los Estados contratantes se cerciorarán de que se proporcionan dichos locales e instalaciones en condiciones que no sean menos favorables que para los explotadores de otros medios de transporte que lleguen al Estado en cuestión y requieran locales e instalaciones en una escala comparable.

6.60 En los aeropuertos internacionales, los Estados contratantes proporcionarán gratuitamente, suficientes servicios de las autoridades competentes a los explotadores durante las horas hábiles establecidas por dichas autoridades.

Nota.— *Cuando lo justifiquen el volumen del tráfico y el espacio e instalaciones disponibles, los Estados contratantes podrían quizá proporcionar controles gubernamentales para pasajeros y equipaje en más de un lugar.*

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

Nota 1.— *Los párrafos 6.60 y 6.60.1 deberían aplicarse de conformidad con el Artículo 82 del Reglamento Sanitario Internacional (1969), tercera edición anotada (1983), en el que se estipula que las autoridades sanitarias no percibirán cantidad alguna por los exámenes médicos previstos en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) ni por la vacunación a las personas que llegan ni por el certificado correspondiente. En el RSI se especifica que no es permisible exigir o recibir pago por los exámenes médicos que se hagan a cualquier hora del día o de la noche. En el Artículo 24 se estipula que la aplicación de las medidas sanitarias se iniciará inmediatamente y se terminará sin tardanza.*

Nota 2.— *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.*

6.61 Fuera de las horas de trabajo establecidas para que abarquen cualesquier períodos de volumen de trabajo considerable en los aeropuertos internacionales previstas en 6.60 y 6.60.1, los Estados contratantes proporcionarán los servicios de tales autoridades en condiciones que no sean menos favorables para los explotadores de aeronaves que para los explotadores de otros medios de transporte que lleguen al Estado en cuestión.

6.62 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían hacer arreglos mediante los cuales un Estado permita que otro tenga representantes de las autoridades competentes en su territorio, con el propósito de examinar aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipaje, mercancías y documentos, para fines de aduanas, inmigración y sanidad pública, y reglamentación veterinaria y fitosanitaria, antes de la salida para el otro Estado interesado, cuando así se facilite el despacho al llegar a este Estado. Por otra parte, los Estados contratantes pueden hacer arreglos sobre formas electrónicas de despacho previo para cualesquiera de las funciones enumeradas, con objeto de facilitar el trámite de entrada al llegar al otro Estado.*

E. Instalaciones para el cambio de moneda

6.63 Los Estados contratantes dispondrán que se exhiban en lugar visible en sus aeropuertos internacionales, sus disposiciones relativas al cambio de moneda de otros Estados por la nacional.

6.64 Los Estados contratantes que mantengan controles de cambio respecto a divisas de otros Estados dispondrán:

- a) que se publiquen los tipos corrientes de cambio autorizado por la ley respecto a tales divisas;
- b) que se exhiban en lugar visible o que de otro modo puedan consultarse en sus aeropuertos internacionales, aquellos tipos de cambio que puedan ser de interés principal en los respectivos aeropuertos.

6.65 Los Estados contratantes que no mantengan controles de cambio respecto a alguna o todas las divisas de otros Estados lo darán a conocer mediante información expuesta en lugar visible de sus aeropuertos internacionales.

6.66 **Método recomendado.**— *En relación con aquellas divisas extranjeras respecto de las cuales los Estados contratantes no hayan establecido control de los tipos de cambio, dichos Estados deberían disponer, en lo posible, que en sus aeropuertos internacionales pueda obtenerse la información relativa al tipo de cambio que prevalezca en el mercado de valores.*

6.67 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.

6.68 **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 pasaportes u otros documentos oficiales de viaje.*

6.69 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que prohíban o restrinjan la cantidad de su propia moneda que puede importarse, deberían dar facilidades suficientes a los viajeros procedentes del exterior que declaren una cantidad de tal moneda que exceda la permitida por las disposiciones vigentes, para que la depositen en el*

aeropuerto internacional de llegada y, a su salida, la reclamen en el mismo punto o en otro designado por las autoridades competentes.

F. Pasajeros insubordinados

6.70 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían adoptar las medidas necesarias para que los pasajeros tengan más conciencia de las consecuencias del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.*

6.71 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían exigir que se proporcione capacitación en la observación, anticipación y tratamiento del comportamiento de pasajeros coléricos o insubordinados, el reconocimiento de situaciones que puedan agravarse, el control de crisis y cuestiones conexas al personal pertinente y a los miembros de la tripulación que están en contacto con los pasajeros.*

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 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 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 las mercancías, 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. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN

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 requisita 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 3.4).

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 (véase 3.38).*

8.3.3 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que sus autoridades estén adecuadamente informadas de las disposiciones de los Anexos 13 y 9 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 semejantes 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 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.

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 la “Tarjeta 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 Tarjetas 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.— En la página sobre Medicina aeronáutica del sitio web de la OACI, figuran directrices para elaborar un plan aeronáutico nacional de aviación.

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.*

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 los pasajeros que requieren asistencia especial

I. Generalidades

8.22 **Método recomendado.**— *En sus viajes, las personas con impedimentos deberían recibir asistencia especial para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. Esa asistencia incluye también la información y las instrucciones suministradas por medios comprensibles para los viajeros afectados por impedimentos cognitivos o sensoriales.*

8.23 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían cooperar a fin de adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso de las personas con impedimentos a todos los servicios en la totalidad de su viaje, desde que empieza hasta que termina.*

8.24 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían tomar las medidas necesarias, en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y explotadores de servicios de escala para establecer normas mínimas uniformes respecto al acceso a los servicios de transporte de las personas con impedimentos, 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, explotadores de servicios de escala y agencias de viaje para asegurar que las personas con impedimentos cuentan con la información necesaria y asegurar asimismo que las líneas aéreas, aeropuertos, explotadores de servicios de escala y agencias de viaje están 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 explotadores 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 impedimentos.*

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 impedimentos.

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 impedimentos 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 asegurar que las personas con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información de vuelo.*

8.30 **Método recomendado.**— *Deberían situarse lo más cerca posible de las entradas principales en el edificio terminal, puntos reservados para las personas con impedimentos, a las que se vaya a dejar o recoger. Para facilitar el movimiento en las diversas áreas del aeropuerto, las rutas de acceso deberían estar libres de obstáculos.*

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.**— *Debería autorizarse, siempre que sea necesario y posible, el trasbordo directo entre dos aeronaves de los pasajeros, especialmente de las personas de edad avanzada o con impedimentos, cuando el tiempo disponible para alcanzar vuelos de enlace u otras circunstancias así lo justifiquen.*

III. Acceso a los servicios aéreos

8.34 Los Estados contratantes tomarán las medidas necesarias para asegurar que las personas con impedimentos dispongan de acceso adecuado 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 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 e iluminación y letreros adecuados.*

8.36 **Método recomendado.**— *Las sillas de ruedas, los aparatos especiales y el equipo que necesiten las personas con impedimentos deberían transportarse gratuitamente en la cabina si hay espacio suficiente y lo permiten los requisitos de seguridad a juicio del explotador de aeronaves, o bien deberían designarse como equipaje prioritario. Los animales guía que acompañen a los pasajeros deberían transportarse también sin cargo en la cabina, a condición de que se apliquen los reglamentos nacionales o del explotador de aeronaves pertinentes.*

8.37 **Método recomendado.**— *En principio, debería permitirse a las personas con impedimentos que determinen por sí mismas si necesitan o no un acompañante y que viajen sin necesidad de autorización médica. Sin embargo, debería ser obligatorio dar aviso previo cuando sea necesario asistirlos o precisen de equipos elevadores. Sólo debería permitirse a los explotadores de aeronaves que exijan a las personas con impedimentos que obtengan un certificado médico cuando, debido a su estado de salud, sea evidente que no puede garantizarse la seguridad o bienestar de los pasajeros en cuestión o de los demás pasajeros. Además, sólo debería permitirse a los explotadores de aeronaves que exijan un acompañante cuando sea evidente que la persona con impedimentos no es autosuficiente y que por ello no puede garantizarse la seguridad o bienestar de la persona en cuestión o de los demás pasajeros.*

8.38 **Método recomendado.**— *Si es necesaria la presencia de un acompañante, los Estados contratantes deberían instar a los explotadores de aeronaves a que ofrezcan descuentos para el transporte de la persona acompañante.*

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

8.39 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.

8.40 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 responsable” 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.*

8.41 **Método recomendado.**— *Al efectuarse los arreglos necesarios para la entrada de las personas mencionadas en 8.39, 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 8.39 y 8.40, los mismos deberían acelerar la expedición de dichos visados.*

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

8.43 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.

APÉNDICE 1. DECLARACIÓN GENERAL

DECLARACIÓN GENERAL		
(Salida/Entrada)		
Explotador.....		
Marcas de nacionalidad y de matrícula.....		Vuelo núm. Fecha
Salida de	Llegada a	
(Lugar)		(Lugar)
RUTA DE VUELO		
(La columna "Lugar" debe indicar siempre el punto de origen, todas las paradas en ruta y el punto de destino)		
LUGAR	NOMBRES DE LA TRIPULACIÓN*	NÚMERO DE PASAJEROS EN ESTA ETAPA**
		<i>Lugar de salida:</i> Embarcan
		Continúan en el mismo vuelo.....
		<i>Lugar de llegada:</i> Desembarcan
		Continúan en el mismo vuelo
<p><i>Declaración sanitaria</i></p> <p>Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente, que pueden tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: 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, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior</p> <p>Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora, y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación</p> <p>Firma, si se exige, con hora y fecha _____</p> <p style="text-align: center;">Miembro de la tripulación a quien corresponda</p>		Exclusivamente para uso oficial
<p>Declaro que todas las indicaciones y detalles incluidos en esta declaración general y en cualesquier formularios complementarios que deban presentarse con esta declaración general, son completos, exactos y verdaderos según mi leal saber y entender, y que todos los pasajeros en tránsito continuarán o han continuado en este vuelo.</p> <p style="text-align: right;">FIRMA _____</p> <p style="text-align: right;">Agente autorizado o piloto al mando</p>		

297 mm (11 ¾ pulgadas)

Las dimensiones del documento serán 210 × 297 mm (8 ¼ × 11 ¾ pulgadas).

* Se llenará cuando lo exija el Estado.

** No se llenará cuando se presente el manifiesto de pasajeros y solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

210 mm (8 ¼ pulgadas)

APÉNDICE 3. MANIFIESTO DE CARGA

MANIFIESTO DE CARGA				
Explotador				
Marcas de nacionalidad y de matrícula* Vuelo núm. Fecha				
Punto de carga Punto de descarga				
(Lugar)		(Lugar)		
Número de la carta de porte aéreo	Número de bultos	Naturaleza de las mercancías*	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial
.....

297 mm (11 3/4 pulgadas)

Las dimensiones del documento serán 210 × 297 mm (8 1/4 × 11 3/4 pulgadas).
 * Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

←----- 210 mm (8 1/4 pulgadas) -----→

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
(número de matrícula)
tratadas con permetrina, el de conformidad con las recomendaciones de la Organización Mundial
(fecha)
de la Salud (OMS, "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 de la película de permetrina y, de cualquier manera, si han transcurrido ocho semanas a partir de la fecha anterior.

Fecha de vencimiento:

Firma:

Cargo:

Fecha:

APÉNDICE 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</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:

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.

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

- 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	
Fotografía del titular	<i>Surname/APELLIDO</i> <i>Sex/ Sexo</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 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de miembro de la tripulación, de lectura mecánica.

APÉNDICE 8. CERTIFICADO DE INSPECTOR DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Estado expedidor Autoridad expedidora competente	CERTIFICADO DE INSPECTOR DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL												
Fotografía del titular	<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 30%;"><i>Surname/APELLIDO</i></td> <td style="width: 30%;"><i>Given name/NOMBRE</i></td> </tr> <tr> <td><i>Sex/ Sexo</i></td> <td><i>Nationality/ Nacionalidad</i></td> </tr> <tr> <td><i>Employed by/ Empleado por</i></td> <td><i>Occupation/ Profesión</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"> INSPECTOR DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL </td> </tr> <tr> <td><i>Doc No/Núm. del Doc</i></td> <td><i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i></td> </tr> <tr> <td colspan="2" 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>Employed by/ Empleado por</i>	<i>Occupation/ Profesión</i>	INSPECTOR DE SEGURIDAD 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>Employed by/ Empleado por</i>	<i>Occupation/ Profesión</i>												
INSPECTOR DE SEGURIDAD 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.
<div style="width: 45%;"> Issued at/Expedido en (Lugar de expedición) </div> <div style="width: 45%; text-align: center;"> (Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora </div>
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 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de inspector de seguridad de la aviación civil, de lectura mecánica.

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

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

De: Autoridad de inmigración o autoridad
competente: (Nombre)

Aeropuerto: (Nombre)

Estado: (Nombre)

Teléfono:

Télex:

Facsímile:

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

Aeropuerto: (Nombre)

Estado: (Nombre)

La persona para la que se ha emitido el presente documento 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 transportista de llegada que traslade a dicho pasajero del territorio de este Estado en el vuelo (número) que sale el día (fecha) a las (hora) 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: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)
Teléfono:
Télex:
Facsímile:

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

Se adjunta una fotocopia de un pasaporte/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:

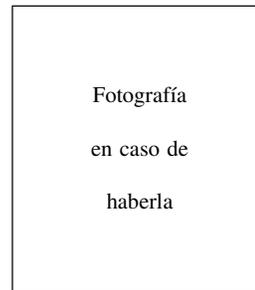
Nombres:

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 aquel 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	Condiciones de entrega y de pago		
Marcas y números; número y clase de los paquetes; descripción de las mercancías	Núm. estadístico	Cantidad neta	Valor

	Peso bruto	Volumen	
Espacio de libre utilización			
			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 (12ª edición)</i>
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto pertinente.	Normas 6.1.1 y 8.16
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 3.36 y 3.39
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 3.40, 3.51 y 6.26
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.	Norma 6.3
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 6.12.1
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 6.3.1
Proporcionar información en nombre de los explotadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.2, 6.7 y 6.57
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Norma 6.28
Señalar a la atención de las autoridades competentes todo problema de servicios relacionado con el cambio de moneda. Recomendar la instalación de cajeros automáticos en la zona de llegadas.	Normas 6.63, 6.64 y 6.65

<i>Tarea del Programa FAL de aeropuerto</i>	<i>SARPS del Anexo 9 (12ª edición)</i>
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 4.25; Métodos recomendados 4.28 y 4.29 y 6.38 a 6.50 inclusive
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Normas 4.15 y 4.4
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 4.28 y 4.29
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.	Norma 6.60.1

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 PROGRAMA NACIONAL 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 FAL.¹

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

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.

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.

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.

<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, tífus (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 pasaportes y otros 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.

PUBLICACIONES Y PRODUCTOS DE LA OACI SOBRE TRANSPORTE AÉREO

A continuación se resumen las diversas publicaciones y productos sobre transporte aéreo de la Organización de Aviación Civil Internacional:

- *Normas y métodos recomendados internacionales (SARPS)* adoptados por el Consejo en virtud de los Artículos 37, 54 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, denominados, por conveniencia, Anexos al Convenio. El Anexo 9 — *Facilitación*, contiene SARPS sobre asuntos de aduanas, cuarentena, sanidad, migración y salud relacionados con la navegación aérea internacional. El Anexo 17 — *Seguridad*, está compuesto por SARPS sobre todos los asuntos relacionados con la protección de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita. Conforme al Artículo 38 del Convenio de Chicago, debe notificarse al Consejo toda diferencia que exista entre los reglamentos y métodos nacionales de un Estado y lo que prescriban las normas internacionales. El Consejo también ha invitado a los Estados contratantes a notificar cualquier diferencia respecto a los métodos recomendados.
- *Políticas de la OACI* sobre la reglamentación del transporte aéreo internacional, derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea, e impuestos al transporte aéreo internacional.
- *Especificaciones técnicas* de los documentos de viaje de lectura mecánica (DVLM).
- *Tarifas* de aeropuertos y servicios de navegación aérea, incluyendo los derechos que se cobran a los usuarios en más de 180 Estados.
- *Manuales* en que se proporciona información u orientación a los Estados contratantes sobre cuestiones como reglamentación del transporte aéreo internacional, administración financiera de aeropuertos y servicios de navegación aérea, métodos para pronosticar el tráfico aéreo y cumplimiento de las disposiciones del Anexo 17.
- *Circulares* que contienen información especializada de interés para los Estados contratantes. Comprenden estudios sobre tendencias de la industria del transporte aéreo a mediano y largo plazo mundiales y regionales y estudios especializados de carácter mundial que abarcan cuestiones tales como: aspectos económicos y financieros de la implantación de los sistemas CNS/ATM, diferencias económicas regionales de la operación de las líneas aéreas, contribución económica de la aviación civil, privatización de aeropuertos y servicios de navegación aérea, y efectos de la asignación de turnos en la reglamentación.
- *Conjuntos de material didáctico sobre seguridad de la aviación (ASTP)* y *cursos* sobre una serie de temas ideados para ayudar a los profesionales, administradores y personal de seguridad de la aviación a adquirir una comprensión más completa de los SARPS y proporcionar conocimientos prácticos especializados para la aplicación y supervisión de medidas y disposiciones conforme a los programas locales. Para mayor información, consúltese avsec@icao.int o la página de capacitación del sitio internet AVSEC de la OACI en www.icao.int/avsec.
- *Publicaciones electrónicas*, en formas de base de datos e interactiva, como los acuerdos de servicios aéreos del mundo y la plantilla OACI de acuerdos de servicios aéreos. Se puede tener acceso a las *Estadísticas de aviación civil* adquiriendo una suscripción anual a una o más series de datos distribuidas por la OACI a través de su sitio comercial www.icaodata.com. Las preguntas sobre estadísticas de la OACI o los pedidos especiales de datos estadísticos deben enviarse a sta@icao.int.
- *Informes de reuniones de transporte aéreo*, incluso informes sobre reuniones departamentales de Facilitación y de Estadística, así como de conferencias sobre seguridad de la aviación, reglamentación del transporte aéreo internacional y aspectos económicos de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea.

© OACI 2005
8/05, S/P1/300

Núm. de pedido AN 9
Impreso en la OACI

