

TELEFONO: (51 1) 575-3664
WEB SITE: clacsec.lima.icao.int
E-mail: clacsec@lima.icao.int

FAX: (51 1) 575-1743
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMISIÓN

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 4127
LIMA 100, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/15-NE/05
04/02/05

**DÉCIMA QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/15)**

(Asunción, Paraguay, 16 al 18 de marzo de 2005)

**Cuestión 3 del
Orden del Día:**

**Facilitación del transporte aéreo. Implementación de nuevas medidas y
preparación del Seminario AVSEC/FAL**
Tarea No. 6 del Programa de Trabajo de la CLAC

(Nota de estudio presentada por la Secretaría)

Antecedentes

1. Como se sabe, la CLAC cuenta con cinco Recomendaciones vigentes en materia de facilitación: Recomendación A10-9 “*Congestión aeroportuaria – necesidad de coordinación con las autoridades competentes*”, Recomendación A13-1 “*Texto de Orientación sobre un reglamento orgánico de funcionamiento de los Comités nacionales y aeroportuarios de facilitación*”, Recomendación A14-10 “*Medidas de facilitación en los aeropuertos en beneficio de pasajeros que requieren de asistencia especial*”, Recomendación A14-12 “*Impuestos y derechos que gravan al transporte aéreo*” y la Recomendación A14-14 “*Facilitación del transporte aéreo*”.

2. Durante la Décima Cuarta reunión del GEPEJTA (Caracas, Venezuela, agosto de 2004), se encargó a la Secretaría efectúe las coordinaciones necesarias para realizar un Panel sobre facilitación, con la participación de todos los Comités FAL de los Estados.

3. En ocasión de la XVI Asamblea Ordinaria de la CLAC (Río de Janeiro, Brasil, noviembre de 2004) aceptando la recomendación del Comité Ejecutivo se incluyó en el Programa de trabajo para el bienio 2005-2006, continuar con el seguimiento a esta tarea considerada de alta prioridad.

4. En cumplimiento a dicha tarea y, tomando en cuenta lo resuelto por la Asamblea de la OACI, es necesario que el Grupo inicie el trabajo de impulsar la implementación de nuevas medidas FAL y, como parte de su estrategia realizar el Seminario AVSEC/FAL.

Nuevas medidas FAL

5. Durante el 35° período de sesiones de la Asamblea de la OACI (septiembre/octubre de 2004) se aprobó la Resolución A35-18 “*Declaración refundida de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*”, la que en su parte resolutive, específicamente en el Apéndice D (**Adjunto 1**), contempla, entre otras cosas, la elaboración de disposiciones sobre facilitación, la aplicación del Anexo 9, la cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes y el establecimiento de medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación.

6. Dentro de las nuevas medidas, se debe considerar la necesidad de difundir y hacer conocer a las autoridades las normas relativas a Facilitación recomendadas por OACI, a su vez establecer un procedimiento para que los responsables de la administración en el uso de sus facultades implementen en el menor tiempo las disposiciones sugeridas en los documentos relativos a FAL del Organismo Internacional. En ese orden de ideas, se debería dar prioridad a los Documentos de Lectura Mecánica (DVLN), la Listas de Pasajeros Anticipados (API) y el Registro de Nombre de los Pasajeros (PNR), sin dejar de lado lo que corresponde a la elaboración del Anexo 9 y documentos conexos.

7. Con relación a los pasaportes de lectura mecánica (PLM), se debe precisar que dentro de los Estados miembros de la CLAC, existe un número muy reducido que hace uso de esta nueva tecnología, por lo que sería conveniente que durante la reunión los Expertos den a conocer su experiencia. Al respecto, con fecha 21 de enero de este año, la OACI circuló una encuesta entre los Estados con el objetivo de identificar los medios que permitan a la OACI proporcionar asistencia técnica para la expedición de pasaportes de lectura mecánica (**Adjunto 2**).

8. Por otro lado, se tiene conocimiento que dentro del programa de actividades de transporte aéreo de la OACI, específicamente en el área FAL, se ha previsto tentativamente para el 21 al 24 de junio un Seminario sobre biometría e implantación de los pasaportes de lectura mecánica en la Región Asia-Pacífico, que se celebrará en la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong, China. Asimismo, se está proyectando un simposio mundial sobre MRTD/Biometría en la Sede de la OACI (29-30 de septiembre) junto con una exhibición sobre el mismo tema (28-30 de septiembre).

9. También se sabe que la Secretaría del Comité de Transporte Aéreo presentó al 174° período de sesiones del Consejo la nota de estudio AT-WP/1984 (16/12/2004) “*Examen de los comentarios de los estados sobre las recomendaciones de la reunión departamental de facilitación relativas a las enmiendas del Anexo 9*” (**Adjunto 3**), en la que, entre otras cosas, invita al Comité que recomiende al Consejo la adopción de la Enmienda 19 al Anexo 9, que contiene las enmiendas a las normas y métodos recomendados (SARPS) dimanantes de la 12° Reunión Departamental de Facilitación. Asimismo, se sugiere que los Estados participen de esta actividad y otras referentes al tema.

10. En dicha oportunidad, la Secretaría de la OACI puso en conocimiento del Consejo un informe sobre la marcha de las principales actividades de transporte aéreo (**Adjunto 4**), el cual se hacía referencia, entre otros, a la elaboración del Anexo 9 y documentos conexos. De igual manera, se informó que un grupo de estudio de la Secretaría de la OACI había empezado a trabajar en la formulación de orientaciones sobre acceso a los datos del PNR, conforme a una recomendación de la 12ª Reunión departamental de facilitación (El Cairo, marzo/abril de 2004) que fue respaldada por el Comité y adoptada por el Consejo en el 172º período de sesiones. Dicho trabajo se tenía previsto culminar para mediados de febrero de este año.

Seminario AVSEC/FAL

11. Conforme a lo acordado, se tiene previsto realizar en el próximo mes de mayo el Seminario AVSEC/FAL (Ciudad de Panamá, 17 al 19 de mayo de 2005) donde se deberá abordar inicialmente temas referidos a AVSEC, a continuación temas FAL para finalmente considerar temas que relacionen ambos aspectos. Para ello, la Secretaría ha considerado conveniente señalar algunos puntos que deberían formar parte del Orden del día provisional (**Adjunto 5**) y se solicita a los Expertos que, durante la reunión, realicen las observaciones y sugerencias pertinentes, así como, sugieran nombres de los expositores o especialistas en las diferentes materias consideradas.

12. Considerando que la tarea FAL es una labor compleja y que necesita de la coordinación de otras áreas dentro de la administración de los Estados, es necesario que se pida que al Seminario no sólo asista la autoridad aeronáutica si no todos los miembros que conforman los Comités FAL, de manera tal, que puedan aportar con el trabajo encomendado.

Medidas propuestas al Grupo de Expertos

13. Se invita al Grupo de Expertos a:

- a) analizar la información presentada;
- b) discutir sobre la estrategia a seguir para implementar las nuevas normas, especialmente la que debe cumplirse antes del año 2010;
- c) analizar el Orden del Día propuesto para el Seminario FAL/AVSEC y sugerir los nombres de los expositores en cada uno de los temas a tratar; y,
- d) exhortar la participación en el Seminario AVSEC/FAL de todos los miembros que conforman los Comités FAL de los Estados miembros.

APÉNDICE D

Facilitación

Sección I. Elaboración de disposiciones sobre facilitación

Considerando que la finalidad del Anexo 9, *Facilitación*, es exponer las obligaciones que los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados contratantes y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los Artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

Considerando que es imprescindible que los Estados contratantes continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia en el transporte aéreo y al mismo tiempo protejan las operaciones de la aviación civil internacional contra actos de interferencia ilícita;

Considerando que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que aceleren el despacho de los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de seguridad y de inmigración; y

Considerando que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar a los viajeros y otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

La Asamblea:

1. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9, *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados contratantes respecto a la administración de los controles fronterizos;

2. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9, *Facilitación*, y del Anexo 17, *Seguridad*, sean compatibles y se complementen;

3. *Pide* al Consejo que se cerciore de que sus especificaciones y textos de orientación contenidos en *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303) se mantengan actualizados de acuerdo con los avances de la técnica y que siga analizando las soluciones técnicas destinadas a mejorar los procedimientos de despacho; y

4. *Pide* al Consejo que se cerciore de que el documento *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas* (Doc 9636) esté actualizado y responda a las necesidades de los Estados contratantes;

Sección II. Aplicación del Anexo 9

Considerando que la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 destinados a mejorar los procedimientos en los puntos de control fronterizo para facilitar el despacho de las aeronaves, los pasajeros y sus equipajes, la carga y el correo es esencial para lograr la eficiencia del transporte aéreo;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a dedicar especial atención a sus obligaciones dimanantes de los Artículos 22, 23 y 24 del Convenio e incrementar sus esfuerzos para aplicar las normas y los métodos recomendados del Anexo 9;

2. *Insta* a los Estados contratantes a examinar con sentido crítico, por lo menos una vez al año, toda diferencia que exista en su territorio entre sus reglamentos y métodos nacionales y las disposiciones de la edición vigente del Anexo 9, y a que desplieguen especiales esfuerzos para modificar sus políticas a fin de eliminar tales diferencias;

3. *Insta* a que cada Estado contratante notifique a la Organización el estado de aplicación del Anexo 9 en su territorio de conformidad con el Artículo 38 del Convenio; y

4. *Pide* al Consejo que examine cuando sea necesario, pero por lo menos cada tres años, el estado de aplicación del Anexo 9 e indique los aspectos que requieran que los Estados contratantes intensifiquen sus esfuerzos de aplicación.

Sección III. Cooperación internacional para proteger la seguridad e integridad de los pasaportes

Considerando que el pasaporte es el documento oficial básico que denota la identidad y ciudadanía de una persona y proporciona al Estado de tránsito o de destino una garantía de que el titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

Considerando que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es la esencia misma del funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

Considerando que la Asamblea General de las Naciones Unidas ha pedido a la OACI que estudiara las formas de intensificar la cooperación internacional para luchar contra el tráfico de indocumentados, subrayando al mismo tiempo que dichas actividades no deberían reducir la protección ofrecida a los refugiados por el derecho internacional;

Considerando que la Asamblea General y el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas han pedido a los Estados miembros que establezcan o mejoren los procedimientos para descubrir fácilmente los documentos de viaje falsos, cooperar, bilateral y multilateralmente, para impedir el uso de documentos falsos y tomar medidas de manera que se prevean penas por la preparación o distribución de documentos de viaje falsos y la utilización indebida de la aviación comercial internacional; y

Considerando que se necesita una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia al fraude de pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes falsificados o de imitación fraudulenta, la utilización de pasaportes válidos por impostores, el uso indebido de pasaportes auténticos por los titulares legítimos para cometer un delito, la utilización de pasaportes caducados o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a intensificar sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de sus pasaportes y protegerlos contra el fraude y asistirse mutuamente al respecto; y
2. *Pide* al Consejo que continúe la labor emprendida, para aumentar la eficacia de los controles sobre el fraude de pasaportes, incluida la posible preparación de los SARPS y textos de orientación necesarios a fin de asistir a los Estados contratantes para mantener la integridad y seguridad de sus pasaportes y otros documentos de viaje.

Sección IV. Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación

Considerando que es preciso que los Estados contratantes sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

Considerando que la creación y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación es un medio probado para efectuar las mejoras necesarias; y

Considerando que la cooperación en cuestiones de facilitación entre los Estados contratantes y con las diversas partes, en el plano nacional e internacional, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

La Asamblea:

1. *Insta* a los Estados contratantes a establecer y utilizar comités nacionales de facilitación y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos;
2. *Insta* a los Estados contratantes a participar en programas regionales y subregionales de facilitación de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados contratantes a tomar las medidas necesarias, mediante los comités nacionales de facilitación u otros medios apropiados, para:
 - a) someter periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
 - 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9; y
 - 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación; y
 - b) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria;
4. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus comités nacionales de facilitación y a otros comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados contratantes con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados vecinos y contiguos a que se consulten entre sí, respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando parezca que dichas consultas puedan conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados contratantes a que estimulen a sus explotadores de aeronaves, para que sigan colaborando intensamente con sus gobiernos, por lo que se refiere a:
 - a) identificación y solución de los problemas de facilitación; y
 - b) elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal y otras amenazas a los intereses nacionales;

7. *Insta* a los Estados contratantes a que exhorten a los explotadores internacionales y a sus asociaciones a participar, en la medida de lo posible, en los sistemas de intercambio electrónico de datos, para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de pasajeros y carga en las terminales internacionales; y
8. *Insta* a los Estados y explotadores a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea.



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8052

Ref.: EC 6/8-05/02

21 de enero de 2005

Asunto: Asistencia técnica para la expedición de pasaportes de lectura mecánica (PLM)

Tramitación: Llenar, según corresponda, y devolver el cuestionario adjunto a más tardar el **15 de mayo de 2005**

Señor/Señora:

Tengo el honor de dirigirle la presente en relación con la Recomendación núm. B/3 de la 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12) celebrada en El Cairo, Egipto, del 22 de marzo al 1 de abril de 2004. En la recomendación se hace un llamamiento a la OACI para que identifique los medios que permitan proporcionar asistencia técnica para la expedición de pasaportes de lectura mecánica (PLM) a aquellos Estados que pudieran necesitarla.

El Consejo aprobó esta recomendación durante su 172º período de sesiones y me pidió que realizara una encuesta para determinar qué asistencia podrían requerir los Estados contratantes para expedir PLM.

Asimismo, quisiera aprovechar la oportunidad para:

- a) preguntar de qué forma los Estados podrían prestarse apoyo entre sí en la expedición de los PLM; y
- b) reunir datos sobre el número total de PLM que actualmente se encuentra en circulación a escala mundial.

Por lo tanto, mucho agradeceré que la **autoridad expedidora de pasaportes** de su Estado llene la Parte A o la Parte B, según corresponda, y la Parte C del cuestionario que figura en el Adjunto, el cual le ruego me haga llegar a más tardar el **15 de mayo de 2005**.

Las últimas estadísticas con que cuenta la OACI sobre la expedición de documentos de viaje de lectura mecánica están disponibles en nuestro sitio web <http://www.icao.int/mrtd>, en la sección “MRTD Overview”. Mucho le agradecería me señalara cualquier error u omisión que encuentre en este documento.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Pr Taïeb Chérif
Secretario General

Anéxase:

Cuestionario sobre asistencia técnica para la expedición
de pasaportes de lectura mecánica (PLM)

**Cuestionario sobre asistencia técnica para la expedición
de pasaportes de lectura mecánica (PLM)**

Nombre del Estado: _____

(Marque **con ✓** SÍ o NO, según corresponda, o proporcione la información solicitada)

1. ¿Expide *actualmente* su Estado pasaportes de lectura mecánica (PLM)?

Sí ☐ No ☐

2. Si la respuesta a la pregunta 1 es “SÍ”, sólo llene las Partes B y C.

3. Si la respuesta a la pregunta 1 es “NO”, sólo llene las Partes A y C.

PARTE A. ESTADOS QUE AÚN NO EXPIDEN PLM

(Llene esta parte sólo si respondió “NO” a la pregunta 1)

4. ¿Requiere su Estado *asistencia* en relación con la expedición de PLM?

Sí ☐ No ☐

5. Si la respuesta a la pregunta 4 fue “NO”, pase a la Parte C y responda a las preguntas.

6. Si la respuesta a la pregunta 4 fue “SÍ”, indique a continuación el tipo de asistencia que su Estado requiere en relación con la expedición de PLM (**marque con ✓**, según corresponda):

- ☐ Asistencia relativa a la definición de políticas (incluyendo, entre otras cosas, orientación sobre cuestiones relativas a seguridad y facilitación, privacidad y reingeniería de sistemas)
- ☐ Orientación técnica (comprensión del Doc 9303 y normas de seguridad)
- ☐ Consultoría (evaluaciones previas y posteriores a la producción)
- ☐ Asesoramiento sobre el proceso de licitación
- ☐ Gestión de proyectos (adquisición, desarrollo y operación)
- ☐ Consecución de asistencia financiera apropiada
- ☐ Otros (detállese a continuación o en una hoja por separado):

.....

.....

.....

PARTE B. ESTADOS QUE YA EXPIDEN PLM

(Llene esta parte sólo si respondió “Sí” a la pregunta 1)

7. ¿Aproximadamente cuántos PLM tiene su Estado actualmente en circulación?.....
8. ¿Está su Gobierno dispuesto en principio a proporcionar asistencia en la expedición de PLM a otros Estados que aún no los expiden?

Sí ☐ No ☐

9. Si respondió “Sí” a la pregunta 8, indique a continuación el tipo de asistencia que usted estaría dispuesto a proporcionar, por intermedio de la OACI o en forma directa, al Estado o Estados que la requieran (**marque con ✓**, según corresponda):

- ☐ Orientación técnica o conocimientos especializados (incluyendo, entre otras cosas, orientación sobre las especificaciones del Doc 9303, la seguridad y otros elementos opcionales que pueden incorporarse a los PLM y la aplicación de tecnologías biométricas)
- ☐ Gestión de proyectos
- ☐ Presentación de candidaturas para la lista de expertos
- ☐ Facilitación de arreglos financieros
- ☐ Asesoramiento a Estados seleccionados
- ☐ Educación y promoción (p.ej., ofreciendo información y asesoramiento basándose en la experiencia de su país en la expedición de PLM)
- ☐ Otros (detállese a continuación o en una hoja por separado):

.....

.....

.....

PARTE C. INFORMACIÓN ADICIONAL Y DATOS DE LAS PERSONAS CON QUIENES ESTABLECER CONTACTO

10. Proporcione, de existir, cualquier información o comentarios adicionales sobre la expedición de PLM y otros documentos de viaje de lectura mecánica (p. ej., indique cualquier plan existente para expedir PLM con tecnología biométrica incorporada)

.....

.....

.....

11. Nombre de la persona que llenó el cuestionario:
12. Puesto:
13. Dirección postal de oficina:
.....
.....
14. Teléfono:
15. Fax:
16. Correo electrónico:
17. De haberlo, sitio web de Internet (URL) de la autoridad o departamento expedidor de pasaportes del Gobierno:
.....

Luego de haber llenado el cuestionario, envíese junto con cualquier anexo al:

Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

O al:

FAX: +1-514-954-6408

O al:

Correo electrónico: fal@icao.int



NOTA DE ESTUDIO

174º PERÍODO DE SESIONES DEL CONSEJO

COMITÉ DE TRANSPORTE AÉREO

Asunto núm. 15.4: Facilitación

EXAMEN DE LOS COMENTARIOS DE LOS ESTADOS SOBRE LAS RECOMENDACIONES DE LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN RELATIVAS A LAS ENMIENDAS DEL ANEXO 9 (“RECOMENDACIONES DE TIPO A”)

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota trata de las respuestas a la comunicación SD 6/4-04/57 e invita al Comité, en el párrafo 5, a recomendar al Consejo que adopte la Enmienda 19 al Anexo 9 propuesta y el proyecto de Resolución de adopción.

REFERENCIAS

* Doc 9838, Informe de la 12ª Reunión departamental de Facilitación
AT-WP/1974

AT-SD/172-3 y 4

* Comunicación SD 6/4-04/57, Adjuntos A y B

* Nota de información relativa a la AT-WP/1984

* Referencias principales

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En esta nota se presentan, para examen final del Comité, todas las modificaciones propuestas a las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 contenidas en las recomendaciones de tipo A de la 12ª Reunión departamental de Facilitación (FAL/12), celebrada en El Cairo (Egipto) del 22 de marzo al 1 de abril de 2004. En sus tercera y cuarta sesiones del 172º período de sesiones, el Comité efectuó el examen inicial de las recomendaciones y posteriormente, mediante la comunicación SD 6/4-04/57 del 30 de julio de 2004 se transmitieron, junto con las observaciones del Comité, a los Estados contratantes solicitando sus comentarios al respecto.

2. RESPUESTAS A LA COMUNICACIÓN SD 6/4-04/57

2.1 En el momento de redactar la presente nota, 44 Estados habían dado respuesta a la comunicación. En el Apéndice A figuran los Estados que respondieron y se resume la naturaleza de sus respuestas.

2.2 Diecinueve Estados aceptaron/aprobaron las recomendaciones de la Reunión departamental o no presentaron objeciones/comentarios con respecto a las mismas.

2.3 Veinticinco Estados formularon comentarios con respecto a las recomendaciones de la Reunión departamental o a las observaciones del Comité. Casi todos los comentarios que son de fondo, es decir, las medidas concretas propuestas al Comité con respecto a las recomendaciones, se reproducen en una nota de información publicada por separado, en inglés únicamente. En el párrafo 3 a continuación, se reproducen únicamente los comentarios recibidos con respecto a las normas 3.10 y 3.48, dos disposiciones que el Comité había pedido a los Estados que las tuvieran especialmente en cuenta al examinar las recomendaciones de la FAL/12. No se presentan las observaciones de carácter general. Éstas incluyen las diferencias nacionales con respecto a las recomendaciones e información sobre políticas nacionales.

3. COMENTARIOS SELECCIONADOS

3.1 A continuación se reproducen los resúmenes de los comentarios recibidos de los Estados con respecto a las Normas 3.10 y 3.48

3.1.1 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.

Comentarios con respecto al término “únicamente”

3.1.1.1 El Gobierno del Japón considera que la disposición es sumamente rigurosa si por “únicamente” se entiende que se prohíbe la expedición de pasaportes que no sean de lectura mecánica. Deberían considerarse algunas excepciones debido a que los pasaportes expedidos en casos de emergencia y los documentos de viaje expedidos únicamente para retornar al Japón en las misiones diplomáticas japonesas en el extranjero, que podrían no disponer del equipo necesario para expedir los pasaportes de lectura mecánica (PLM), tendrían que ser documentos no susceptibles de lectura mecánica.

3.1.1.2 La Secretaría está de acuerdo con el Japón y sugiere la supresión del término “únicamente”. La norma propuesta, redactada inicialmente por la Secretaría, intencionalmente omitió la palabra “únicamente” por el mismo motivo.

Comentarios con respecto a la fecha de implantación de los PLM

3.1.1.3 Argentina y Chile indicaron que la fecha de 1 de abril de 2010 que se había fijado como plazo para que los Estados contratantes comenzaran a expedir pasaportes de lectura mecánica debe respetarse ya que se trataba de una solución conciliatoria lograda por consenso en la reunión FAL/12. No se recibieron comentarios específicos respecto a este tema de los Estados que no expiden PLM, aunque algunos expresaron su acuerdo con todas las recomendaciones de la Reunión departamental, lo cual supone que apoyan la fecha del 1 de abril de 2010. Por otra parte, Alemania, Australia, Austria, Bélgica, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, Nueva Zelandia, Noruega, Países Bajos, Reino Unido, República Checa, Suecia y Suiza indicaron su preferencia por el plazo más cercano del 1 de abril de 2008 argumentando razones de seguridad de la aviación, facilitación y eficiencia de los controles

en las fronteras, ventajas de los PLM en los sistemas de inspección, legislación nacional y regional (UE); infactibilidad de fijar un segundo plazo para que dejen de ser válidos los pasaportes que no sean de lectura mecánica y el requisito de los PLM para las aplicaciones de información anticipada sobre los pasajeros (API) y despacho anticipado de pasajeros (APP).

3.1.1.4 Con respecto a las observaciones del Comité acerca de este párrafo: a) Argentina señaló que la elaboración de una disposición adicional para reducir la validez de los pasaportes que no sean de lectura mecánica representa una tarea considerable para los Estados que desean expedir los PLM; b) Australia señaló que en caso de que se aceptara la recomendación de fijar 2010 como fecha de entrada en vigor, su Estado proponía, en consecuencia, que los pasaportes que no sean de lectura mecánica fueran válidos únicamente hasta 2015; c) Finlandia no apoya una disposición adicional para reducir la validez de los pasaportes que no sean de lectura mecánica; d) los Países Bajos indicaron que, en caso de que no fuese posible fijar la fecha más cercana (2008) su Estado apoyaba la sugerencia del Comité de reducir la validez de los pasaportes que no sean de lectura mecánica, aunque, en la práctica, esto podría plantear algunas dificultades; e) Noruega considera que esta sugerencia es problemática. Existen problemas tanto de orden práctico como jurídico en relación con esta sugerencia que no se han destacado y debido a ello Noruega no apoya la sugerencia; y f) el Reino Unido apoya firmemente la sugerencia de incluir una disposición adicional en el Anexo 9 para reducir la validez de los pasaportes que no sean de lectura mecánica. El Reino Unido sugiere que tales pasaportes dejen de ser válidos para viajes internacionales después de 2015.

3.1.1.5 Comentarios de la Secretaría: Si bien las dos posturas del debate con respecto a la fecha que debe especificarse en la norma parecieran crear un impasse, los argumentos expresados en contra de una fecha más cercana, hasta el momento, se plantearon en el contexto de las estadísticas disponibles en el momento en que se celebró la Reunión departamental y la falta de información acerca de si los Estados podrían recibir asistencia para aplicar la nueva norma. La experiencia de los Estados que ya están expidiendo los PLM sugiere que el proceso de obtener, elaborar e implantar un nuevo sistema de pasaportes toma de 3 a 5 años desde el momento en que el Estado en cuestión decide hacerlo. Un aspecto positivo es que los datos disponibles indican que el número de Estados que ha finalizado este proceso aumenta constantemente y en la actualidad es aproximadamente de 110, además, la información de la que se tiene conocimiento parece indicar que varios otros Estados se encuentran en alguna de las etapas del proceso. Además, en el ínterin, la Secretaría ha consultado con el Comité contra el terrorismo de la ONU, el G-8 y otras organizaciones internacionales y ha concluido que sus Estados miembros pueden prestar asistencia en la forma de servicios de expertos, gestión de proyectos, consultorías, facilitación de arreglos de financiación y asesoramiento general. Se está preparando una comunicación que se enviará posteriormente en el mes de enero en la que se invitará a los Estados que no expiden los PLM a que especifiquen sus necesidades de asistencia y se solicitará a otros Estados a que indiquen los tipos de asistencia que pueden proporcionar. Además, la Secretaría continúa ofreciendo asesoramiento técnico relativo a la aplicación de las especificaciones del Doc 9303 y sigue realizando verificaciones de garantía de calidad en los pasaportes prototipo antes de su expedición.

3.1.1.6 Los factores antedichos apoyarían la expectativa de que casi todos los Estados podrían estar en condiciones de expedir pasaportes de lectura mecánica un poco antes de abril de 2010. Convendría que el Comité tuviese estos factores en cuenta al finalizar su recomendación.

3.1.1.7 En relación con la sugerencia de reducir la validez de los pasaportes que no sean de lectura mecánica, es poco probable que la aplicación de esta norma sea viable ya que requeriría muchas modificaciones en las reglamentaciones nacionales y procedimientos internos existentes. Con todo, el hecho de que no se fije una fecha de expiración no impediría que otros Estados implanten medidas para demostrar al público viajero que los procesos de solicitud de visados y procedimientos de entrada se facilitan y aceleran para los titulares de los PLM. En esta forma, muchos viajeros tendrían el incentivo de

cambiar voluntariamente sus antiguos pasaportes por nuevos tan pronto como sus países comiencen a expedir los PLM, permitiendo eficazmente una transición más rápida.

3.1.1.8 **Medidas propuestas al Comité:** Se invita al Comité a aprobar la enmienda propuesta por el Japón de suprimir el término “únicamente” y a decidir sobre un plazo apropiado a fin de recomendar al Consejo que lo adopte.

3.1.2 3.48 Los Estados contratantes no exigirán acceso al Registro de nombre de los pasajeros (PNR) para complementar la información recibida mediante sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) hasta que la OACI haya elaborado directrices. Los Estados contratantes que requieran acceso al PNR deberán ajustar sus requisitos de información y el tratamiento de la misma a las directrices que elabore la OACI.

3.1.2.1 Argentina considera que si bien la norma no está redactada apropiadamente, es importante destacar el espíritu de la misma que ha de tener precedencia sobre toda corrección que se le haga. La República de Corea ha indicado que, debido a las amenazas terroristas en su contra, no puede esperar hasta que la OACI elabore sus directrices sobre el PNR y opina que una prohibición global de la OACI sobre el acceso al PNR significa ignorar la situación actual que enfrenta ese Estado. Suponiendo que transcurrirá algún tiempo antes de que las directrices de la OACI se adopten, la República de Corea considera que debería permitirse el acceso al PNR dentro del ámbito de los reglamentos internacionales sobre “protección de la información privada”. Se sugirió un método recomendado para que sustituyera a la recomendación formulada por la Reunión departamental.

3.1.2.2 Los Estados Unidos perciben la vulnerabilidad de la seguridad inherente al aplazamiento del requisito de los PNR hasta que se elaboren las directrices al respecto, y consideran que se debería alentar a los Estados a que creen e implanten sistemas de datos PNR para promover la seguridad hasta que se elaboren las directrices de la OACI. En consecuencia, esta norma propuesta resulta innecesaria y debería aplazarse.

3.1.2.3 Con respecto a las observaciones del Comité sobre este párrafo, Argentina señaló que, independientemente de la decisión de encargar a un grupo de estudio de la Secretaría de la OACI que elabore directrices, es necesario proporcionar un plazo considerable para su implantación a fin de ajustar las posibles restricciones que existiesen en la legislación nacional.

3.1.2.4 La Secretaría sugiere que esta disposición se aplaze hasta finalizar las directrices sobre los PNR actualmente en proceso de desarrollo por el Grupo de estudio sobre los PNR y sean presentadas al Comité de transporte aéreo.

3.1.2.5 **Medidas del Comité:** Se invita al Comité a aplazar el análisis sobre el párrafo 3.48 a un período de sesiones ulterior.

4. ADOPCIÓN DE LA ENMIENDA

4.1 En el Apéndice B figura un proyecto de versión de texto que, en caso de adoptarse, pasaría a ser la enmienda 19 del Anexo 9. El proyecto refleja las medidas propuestas en el párrafo 3 anterior y en la nota de información conexas.

4.2 En el Apéndice C figura un proyecto de resolución de adopción. Este proyecto de resolución sigue el modelo utilizado en la adopción de enmiendas a los Anexos del Convenio y hace referencia a las siguientes fechas:

- | | |
|--|---------------------------------|
| a) Notificación de desacuerdo por los Estados: | antes del 11 de julio de 2005 |
| b) Fecha de entrada en vigor
(a menos que una mayoría desapruere) | 11 de julio de 2005 |
| c) Notificación de la fecha de cumplimiento por
los Estados o de la notificación de diferencias | antes del 24 de octubre de 2005 |
| d) Fecha aplicable | 24 de noviembre de 2005 |

4.3 En el Apéndice D figura la enmienda al Preámbulo.

5. **MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ DE TRANSPORTE AÉREO**

5.1 Se invita al Comité a:

- a) considerar las recomendaciones que formuló la Reunión departamental relativas a las enmiendas del Anexo 9, teniendo en cuenta los comentarios presentados en el párrafo 3 anterior y en la nota de información, y convenir en tomar las medidas propuestas sobre el texto en cuestión;
- b) recomendar al Consejo que adopte, como Enmienda 19 del Anexo 9, las enmiendas a las normas y métodos recomendados (SARPS) contenidos en el Apéndice B (en la forma enmendada posteriormente por el Comité);
- c) recomendar al Consejo que apruebe las Notas contenidas en el Apéndice B (en la forma enmendada posteriormente por el Comité);
- d) recomendar al Consejo que apruebe el proyecto de Resolución de adopción que figura en el Apéndice C; y
- e) recomendar al Consejo que apruebe la enmienda del Preámbulo que figura en el Apéndice D.

— — — — —

APÉNDICE A

RESUMEN DE LAS RESPUESTAS A LA COMUNICACIÓN SD 6/4-04/57 DE FECHA 30 DE JULIO DE 2004

A—Acuerdo o aprobación (incluye “sin objeciones/comentarios”)	O—Otros comentarios (diferencias, indicaciones de políticas nacionales, observaciones generales)
C—Comentarios que sugieren enmiendas o mejoras al texto	

NOMBRE DEL ESTADO	A	C	O
Afganistán			
Albania			
Alemania		✓	
Argelia			
Andorra			
Angola			
Antigua y Barbuda			
Arabia Saudita			
Argentina		✓	
Armenia			
Australia		✓	✓
Austria		✓	
Azerbaiyán	✓		
Bahamas			
Bahrein	✓		
Bangladesh			
Barbados			
Belarús	✓		
Bélgica		✓	✓
Belice	✓		
Benin			
Bhután			
Bolivia			
Bosnia y Herzegovina			
Botswana			
Brasil		✓	
Brunei Darussalam			
Bulgaria			
Burkina Faso			
Burundi			
Camboya			
Camerún			
Canadá	✓		
Cabo Verde			
Chad			
Chile		✓	
China		✓	
China (RAE Hong Kong)			✓
China (RAE Macau)			
Colombia			
Comoras			
Congo			
Costa Rica			
Côte d'Ivoire			
Croacia	✓		
Cuba	✓		

Chipre	✓		
Dinamarca		✓	✓
Djibouti			
Ecuador			
Egipto	✓		
El Salvador			
Emiratos Árabes Unidos			
Eritrea			
Eslovaquia			
Eslovenia			
España			
Estados Unidos		✓	✓
Estonia	✓		
Etiopía			
Federación de Rusia	✓		
Filipinas	✓		
Fiji			
Finlandia		✓	✓
Francia		✓	✓
Gabón			
Gambia			
Georgia			
Ghana			
Grecia		✓	✓
Granada			
Guatemala			
Guinea			
Guinea-Bissau			
Guinea Ecuatorial			
Guyana			
Haití			
Honduras			
Hungría	✓		
Islandia			
Islas Cook			
Islas Marshall			
Islas Salomón			
India			
Indonesia			
Irán (República Islámica del)			
Iraq			
Irlanda			
Israel			
Italia		✓	✓
Jamahiriya Árabe Libia			
Jamaica			
Japón		✓	✓

Jordania			
Kazajstán			
Kenya			
Kiribati			
Kuwait			
Kirguistán			
La ex República Yugoslava de Macedonia			
Letonia			
Libano			
Lesotho			
Liberia			
Lituania	✓		
Luxemburgo			
Madagascar			
Malawi			
Malasia			
Maldivas			
Malí			
Malta			
Mauritania			
Mauricio		✓	
México			
Micronesia (Estados Federados de)			
Mónaco			
Mongolia			
Marruecos			
Mozambique			
Myanmar			
Namibia			
Nauru			
Nepal			
Nueva Zelandia		✓	✓
Nicaragua			
Níger			
Nigeria			
Noruega		✓	✓
Omán	✓		
Países Bajos		✓	✓
Pakistán			
Palau			
Panamá			
Papua Nueva Guinea			
Paraguay	✓		
Perú			
Polonia			
Portugal			
Qatar			
Reino Unido		✓	✓
República Árabe Siria			
República Centroafricana			
República Checa		✓	
República de Corea		✓	
República Democrática del Congo			

República Democrática Popular Lao			
República Popular Democrática de Corea			
República de Moldova			
República Dominicana			
República Unida de Tanzania			
Rumania	✓		
Rwanda			
Saint Kitts y Nevis			
Santa Lucía			
San Vicente y las Granadinas			
Samoa	✓		
San Marino			
Santo Tomé y Príncipe			
Senegal			
Seychelles			
Sierra Leona			
Singapur			
Somalia			
Sudáfrica			
Sri Lanka			
Sudán			
Suriname			
Swazilandia			
Suecia		✓	✓
Suiza		✓	✓
Tayikistán			
Tailandia			
Togo			
Tonga			
Trinidad y Tabago			
Túnez			
Turquía		✓	
Turkmenistán			
Uganda			
Ucrania			
Uruguay	✓		
Uzbekistán			
Vanuatu			
Venezuela			
Viet Nam			
Yemen			
Yugoslavia			
Zambia			
Zimbabwe			
TOTALES	19	25	

APÉNDICE B

ENMIENDA 19 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES — FACILITACIÓN — ANEXO 9

NOTA SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA DEL ANEXO 9

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

3.52 Las autoridades competentes se harán cargo prontamente de los pasajeros y tripulación para verificar si son o no admisibles en el Estado.

texto existente del Anexo

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~

texto que ha de suprimirse

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de insertarse

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de sustituir al actual

I. Anexo 9, Capítulo 1

Enmiéndese el Capítulo 1 como sigue:

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.

...

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.

...

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.

...

Documentos de las líneas aéreas y 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 las líneas aéreas y de los explotadores de aeronaves.

Documentos de los explotadores. (Véase “documentos de las líneas aéreas y de los explotadores de aeronaves.”)

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.

...

Evaluación de riesgo. La evaluación que efectúa un Estado para establecer 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, incluidos su salud médica, mental y física que permita 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. (Véase “Explotador”).

...

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 del tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

Integridad fronteriza. La observancia, por un Estado, de sus leyes y reglamentos relativos al movimiento de mercancías y personas a través de sus fronteras.

...

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 viajará una persona no admisible para entrar en ese Estado, ordenando al explotador que retire a esa persona de su territorio.

...

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 o alterado; c) con el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

...

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.

...

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.

...

Zona de tránsito directo. Zona especial que, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su jurisdicción inmediata, se establece en los aeropuertos internacionales ~~para comodidad y conveniencia del tráfico que se detiene brevemente a su paso por el Estado contratante~~ donde los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o transbordo sin solicitar entrada al Estado.

...

B. Principios generales

[omitido]

II. Anexo 9, Capítulo 2

ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

Enmiéndese el Capítulo 2 como sigue:

...

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.

...

2.42 **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, incluyendo 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.

...

III. Anexo 9, Capítulo 3

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

Enmiéndese el Capítulo 3 como sigue:

A. Generalidades

3.1 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.1 actual no cambia.]

3.2 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.2 actual no cambia.]

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

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

~~3.11 Nota 1.— Nota 1.— Las especificaciones para pasaportes documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303, Parte 1 Serie) no permiten que se alteren los datos en la zona de lectura mecánica, incluyendo la fecha de expiración. En consecuencia, no resulta práctico ampliar la validez de un pasaporte de lectura mecánica 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

3.33.5 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.3 actual no cambia (el número cambia a 3.5).]

3.43.6 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.4 actual no cambia (el número cambia a 3.6).]

Nota.—[Nota de la Secretaría: El texto actual no cambia.]

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 los que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal.

3.8 Los Estados contratantes establecerán controles respecto a la creación y expedición legal 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 oficiales de viaje de lectura mecánica, utilizando una o más de las técnicas de almacenamiento de datos optativas 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 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 la norma ISO/IEC 14443 y esté programado de conformidad con la estructura lógica de datos establecida por la OACI.*

~~C. Pasaportes~~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.

3.53.11 Método recomendado.— *Al otorgar pasaportes, visas u otros documentos de identidad 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.*

3.63.12 Al expedir pasaportes que no sean susceptibles de lectura mecánica, los Estados contratantes se asegurarán de que los datos de identificación personal y 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.

3.83.13 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.8 actual no cambia (el número cambia a 3.13)]

3.93.14 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.9 actual no cambia (el número cambia a 3.14).]

3.9.13.14.1 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.9.1 actual no cambia (el número cambia a 3.14.1).]

3.103.15 [Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.10 actual no cambia (el número cambia a 3.15).]

3.113.16 Método recomendado.— *Al expedir o reexpedir pasaportes para viajes de turismo o de negocios, los Estados contratantes deberían prescribir normalmente un período de validez de por lo menos 5 cinco años, respecto a un número ilimitado de viajes y para viajes a todos los Estados y territorios.*

Nota 1.— Las especificaciones para pasaportes de lectura mecánica (Doc 9303, Parte 1) no permiten que se alteren los datos en la zona de lectura mecánica, incluyendo la fecha de expiración. En consecuencia, no resulta práctico ampliar la validez de un pasaporte de lectura mecánica.

Nota 2.— 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.

D.E. Visados de salida

[Nota de la Secretaría: El texto de los párrafos 3.12 y 3.13 actuales no cambia (los números cambian a 3.17 y 3.18)]

E.F. Visados de entrada y reingreso

[Nota de la Secretaría: El texto de los párrafos 3.14 a 3.20 actuales no cambia (los números cambian a 3.19 - 3.25)]

F.G. Tarjetas de embarque / desembarque

[Nota de la Secretaría: El texto de los párrafos 3.21 a 3.24 actuales no cambia (los números cambian a 3.26 - 3.29)]

G.H. Certificados de vacunas

[Nota de la Secretaría: El texto del párrafo 3.25 actual no cambia (el número cambia a 3.30)]

I. Inspección de documentos de viaje

~~3.54.1~~ **Método recomendado.** ~~Las autoridades públicas apropiadas de los Estados contratantes deberían hacer arreglos de cooperación, individual o conjuntamente, en forma de memorandos de acuerdo (MOU) con las líneas aéreas que prestan servicios internacionales hacia y desde esos Estados, a fin de determinar directrices de apoyo mutuo y cooperación para combatir los abusos relacionados con el fraude de documentos de viaje. En tales arreglos deberían asignarse las responsabilidades mutuas de las autoridades públicas y de los explotadores en el proceso de verificación de la validez y autenticidad de los documentos de viaje de los pasajeros que embarcan y en las medidas necesarias para evitar que los pasajeros pierdan o destruyan los documentos durante el viaje a su destino.~~

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 disuadir el fraude y los abusos.

~~3.54.23.32~~ **Método recomendado.** ~~Los Estados contratantes deberían considerar concertar acuerdos, tales como memorandos de acuerdo (MOU), con otros Estados contratantes a fin de para permitir que se asignen “funcionarios de enlace” en los aeropuertos, o se establezcan otras formas de cooperación internacional para asistir a los explotadores a determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados documentos de viaje de los pasajeros las personas que se embarcan.~~

~~3.533.33~~ Los explotadores de aeronaves tomarán 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 el Capítulo 3, Sección B.

~~3.54~~ Los Estados contratantes y los explotadores cooperarán, siempre que sea posible, para determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados que presenten los pasajeros que embarcan.

H.J. Procedimientos de salida

[Nota de la Secretaría: El texto de los párrafos 3.26 a 3.30 actuales no cambia (los números cambian a 3.34 - 3.38)]

IK. Procedimientos de entrada y responsabilidades

~~3.313.39~~ **Método recomendado.** ~~Los Estados contratantes, en con la cooperación con de los explotadores de aeronaves y las autoridades aeroportuarias los explotadores de aeropuertos deberían~~

fijar como objetivo el despacho en menos de cuarenta y cinco (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.

3.333.40 Método recomendado.— Para acelerar las inspecciones, los Estados contratantes, ~~en con~~ la cooperación ~~con la administración aeroportuaria~~ de los explotadores de aeropuertos, ~~deberían emplear~~ emplearán la tecnología aplicable y ~~adoptar~~ 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 ~~su implantación~~ tales medidas.

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

3.523.42 Las autoridades competentes ~~se harán cargo~~ aceptarán prontamente ~~de~~ a los pasajeros y la tripulación para verificar si son o no admisibles en el Estado.

3.52.1 Nota.— La expresión “hasta que se proceda a tal verificación” suele hacer referencia a la primera vez que el pasajero se presenta ante un funcionario de control después del desembarque para solicitar la entrada al país en cuestión, en cuyo momento el funcionario de control examina la documentación presentada por el pasajero y normalmente determina si éste es o no admisible. Esa verificación no incluye la inspección de documentos que se realiza en la aeronave inmediatamente después de desembarcar, y que las autoridades competentes pueden llevar a cabo para el establecimiento de perfiles. 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.

3.52.13.43 El explotador de aeronaves será responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros ~~que desembarcan~~ y los miembros de la tripulación ~~hasta que se proceda a tal verificación.~~ La responsabilidad del explotador comprenderá la custodia de pasajeros y tripulación entre la aeronave y el edificio terminal y dentro del área de tránsito del edificio terminal, en la inteligencia de que el Estado contratante podrá, si así lo desea, eximir al explotador total o parcialmente de esta responsabilidad ~~que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para la verificación que se prescribe en el párrafo 3.42.~~

~~3.52.2, primera parte~~**3.44 Método recomendado.**— Después de haberse ~~aceptado para verificación~~ hecho cargo de los pasajeros y miembros de la tripulación, ~~condicional o incondicionalmente,~~ las autoridades competentes deberían ser responsables de la custodia y cuidado de éstos, hasta que sean admitidos ~~legalmente a entrar en el país,~~ o sean considerados no admisibles ~~y se transfiera nuevamente su custodia al explotador para que éste los transporte fuera del territorio del Estado.~~

3.653.45 La ~~obligación~~ responsabilidad del explotador respecto a la ~~transportar a una persona fuera del territorio de un Estado contratante~~ 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 al ~~dicho~~ Estado.

3.563.46 Cada Estado contratante ~~se asegurará de que las autoridades públicas se incauten de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados.~~ Las autoridades públicas de cada Estado

contratante se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades públicas 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, tan pronto como sea posible o a la misión diplomática residente de ese Estado.

3.343.47 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. ~~Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo deberían exigir la información que se encuentra en las zonas de lectura mecánica de los pasaportes y visados que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303 (serie), Documentos de viaje de lectura mecánica. Toda la información exigida debería ajustarse a las especificaciones para los formatos de mensaje UN/EDIFACT PAXLIST.~~*

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 PAXLIST.

3.47.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores 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.

[Nota de la Secretaría: El texto de los párrafos 3.35 a 3.43 actuales no cambia (los números cambian a 3.48 - 3.56)]

J.L. Procedimientos y requisitos de tránsito

[Nota de la Secretaría: El texto de los párrafos 3.44 a 3.46 actuales no cambia (los números cambian a 3.57 - 3.59)]

K.M. Disposición del equipaje separado de su propietario

[Nota de la Secretaría: El texto de los párrafos 3.47 a 3.51 actuales no cambia (los números cambian a 3.60 - 3.64)]

L. Custodia y cuidado de pasajeros y tripulación

[Nota de la Secretaría: Los párrafos se trasladaron al nuevo Capítulo 5, a otras partes del Capítulo 3 o se suprimieron]

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

[Nota de la Secretaría: Los números de los párrafos correspondientes a N y O reflejan los números existentes (11ª edición). Los números de los párrafos se cambiarán antes de que las recomendaciones de la FAL/12 se presenten al Consejo para su aprobación y adopción finales.]

3.72 ~~Los Estados contratantes se asegurarán de que, cuando se requiera la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, a la llegada o a la salida, dicha inspección se efectúe lo más rápidamente posible.~~

3.72 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.

3.73 Los Estados contratantes ~~darán las facilidades necesarias para que los miembros de la tripulación de sus líneas aéreas, puedan obtener~~ 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; ~~sin demora y gratuitamente, certificados de miembro de la tripulación válidos mientras el miembro de la tripulación continúe en su empleo.~~

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

3.73.1 (Primera parte) **Método recomendado.**— ~~Los Estados contratantes deberían expedir los certificados a los que se hace referencia en 3.73, 3.74 y 3.75 deberían ser en la forma de tarjetas susceptibles de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones que se indican en el Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2. En los casos en que esto no sea posible, se expedirán los certificados según 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.~~

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

3.74 **Método recomendado.**— En la medida en que los explotadores de aeronaves decidan expedir tarjetas de identificación de la tripulación, los Estados contratantes deberían requerir la producción de dichos documentos de identidad 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 con ayuda de computadoras.

3.74.1 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían garantizar que los registros de los documentos de identidad 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 el acceso no autorizado. Toda la información almacenada en la base de datos electrónica y en los certificados de los miembros de la tripulación debe limitarse a los detalles que sean esenciales para la finalidad de verificar la identidad del miembro de la tripulación.

3.75 En el caso de la expedición de CMT y otros documentos de identidad oficiales, se establecerán controles adecuados para impedir el fraude; por ejemplo, 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.

~~3.74 — En el caso de los miembros de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina de una línea aérea que retengan en su poder sus certificados de miembro de la tripulación al embarcar y desembarcar, permanezcan en el aeropuerto donde se ha detenido la aeronave o dentro de los límites de las ciudades próximas al mismo, y salgan del país en la misma aeronave o en su próximo vuelo de servicio regular, todos los Estados contratantes aceptarán tales certificados de miembro de la tripulación para admitirlos temporalmente en el Estado, y no les exigirán pasaporte ni visado.~~

~~Nota 1. — El propósito de esta disposición es reconocer el certificado de miembro de la tripulación como documento satisfactorio de identidad, aun cuando el titular no sea nacional del Estado de matrícula de la aeronave en la que preste sus servicios. No se desea disuadir a los Estados contratantes, que así deseen hacerlo, de que otorguen tales certificados de miembro de la tripulación a los extranjeros residentes miembros de la tripulación.~~

~~Nota 2. — La aplicación de 3.74 permite que las líneas aéreas puedan disponer de un modo rápido y eficaz de los servicios del personal. No pueden aprovecharse todas las ventajas de estas disposiciones mientras haya algunos Estados que no las acepten.~~

~~3.74.1 — Todo Estado contratante otorgará privilegios de admisión temporal similares a los preceptuados en 3.74 a los miembros de la tripulación de vuelo y a los miembros de la tripulación de cabina de toda aeronave explotada por remuneración o alquiler que no se dedique a servicios aéreos internacionales regulares, a condición de que dichos miembros de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina partan en el primer vuelo que haga la aeronave para salir del territorio del Estado.~~

~~3.75 — Cuando sea necesario que un miembro de la tripulación de una línea aérea, en el desempeño de sus funciones, viaje a otro Estado como pasajero por cualquier medio de transporte para incorporarse a una aeronave, ese Estado aceptará del interesado, en lugar del pasaporte y visado otorgándole admisión temporal y la libertad de movimiento necesaria en su territorio para incorporarse a dicha aeronave, el certificado de miembro de la tripulación según se especifica en 3.73.1 y 3.74 junto, si se exige, con un documento del empleador del miembro de la tripulación certificando la finalidad del viaje.~~

~~3.75.1 **Método recomendado.** — Todo Estado contratante debería extender privilegios de admisión temporal similares a los estipulados en 3.75 y en las mismas condiciones, a los miembros de la tripulación de las aeronaves explotadas por remuneración o alquiler que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares.~~

3.76 Los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de las tripulaciones 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.

3.76.1 Método recomendado.— Los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de las tripulaciones que lleguen y presenten un CMT cuando lleguen en un vuelo de otro explotador o por otro medio de transporte como pasajeros y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor a fin de iniciar en servicio activo el vuelo que tengan asignado.

~~3.76 Método recomendado.~~— ~~Los Estados contratantes deberían disponer la pronta admisión, para residir en sus territorios, del personal de tierra y de vuelo de las empresas extranjeras de transporte aéreo cuyas aeronaves lleguen o pasen por tales territorios, en la medida que dicho personal sea necesario para ejecutar trabajos de inspección y técnicos directamente relacionados con la operación de los servicios aéreos internacionales que presten tales empresas de transporte aéreo.~~

3.77 Los Estados contratantes harán arreglos para asegurar establecerán medidas para la entrada temporal sin demora en sus territorios, con carácter temporal, del personal técnico de empresas extranjeras de transporte aéreo 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. En el caso de que, por ejemplo, los Estados exijan Si el Estado requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar la su admisión inmediata de dicho personal.

N.O. Personal Inspectores de aviación civil de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina

3.78 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían asegurarse 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, como se especifica en 3.72.

3.79 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían extender a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina un certificado que contenga los datos que figuran un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8 y sea válido por el período de empleo del inspector.

3.80 **Método recomendado.**— Los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina deberían llevar consigo el certificado documento de identidad especificado en 3.79, una copia del itinerario del inspector de vuelo que haya sido aprobado expedido por el Estado que emplea al inspector y un pasaporte válido.

3.81 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían extender los privilegios de admisión temporal, como se indica en 3.74-3.76 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 desempeñen sus funciones de inspección presenten los documentos indicados en 3.80, siempre que la salida de la siguiente inspección de del vuelo siguiente del en el itinerario del inspector sea posterior a un período de descanso que no exceda de lo normal.

IV. Anexo 9, Capítulo 5

Añádase al Anexo 9 el nuevo Capítulo 5 como sigue:

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 el curso de la aplicación de las disposiciones de este Capítulo.

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

5.2bis 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

5.33.58 (primera parte) Los Estados contratantes ~~Las autoridades competentes~~ notificarán sin tardanza a los explotadores, por escrito, que una persona ha sido considerada no admisible de conformidad con 3.44, y consultarán a los explotadores con respecto a las posibilidades de traslado.

Nota 1.— La persona considerada no admisible será transferida nuevamente a la custodia del explotador que la haya transportado directamente hasta su destino final, o bien, cuando corresponda, a la custodia de uno de los explotadores que la haya transportado hasta uno de los destinos de tránsito.

Nota 2.— Nada en esta disposición ni en la Nota 1 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.

5.43.58 (segunda parte) **Método recomendado.**— ~~Las~~ Los Estados contratantes, mediante sus autoridades competentes notificarán sin tardanza a los explotadores, que una persona ha sido considerada no admisible y consultarán ~~deberían consultar~~ a los explotadores con respecto a las posibilidades de traslado, al plazo que se ha fijado para el traslado de la persona que ha sido considerada no admisible a fin de conceder al explotador el tiempo necesario para facilitar el traslado de la persona utilizando sus propios servicios o haciendo arreglos alternativos para el traslado.

Nota 1.— La persona considerada no admisible será transferida nuevamente a la custodia del explotador que la haya transportado directamente hasta su destino final, o bien, cuando corresponda, a la custodia de uno de los explotadores que la haya transportado hasta uno de los destinos de tránsito.

Nota 2.— Nada en esta disposición ni en la Nota 1 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 la orden de traslado de una persona que ha sido considerada no admisible. La orden de traslado comprenderá, si se tiene conocimiento, el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión.

~~3.59 El Estado que haya confiscado el documento emitirá en su lugar una carta de envío a la que se adjuntará una fotocopia de los documentos de viaje incautados (si los hubiere) así como cualquier otra información importante, tal como la orden de traslado. La carta de envío y sus adjuntos se entregarán al explotador responsable del traslado de la persona no admisible. Mediante este documento se facilitará información a las autoridades del punto de tránsito o del punto original de embarque. En caso de que la persona considerada no admisible haya perdido o destruido sus documentos de viaje, se emitirá una carta similar.~~

Nota. — El Apéndice 9 contiene formatos sugeridos de cartas para el traslado de pasajeros documentados indebidamente.

5.6 Los Estados contratantes que ordenen el traslado 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 a) a fin de facilitar información a las autoridades del Estado o de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío, la orden de traslado y toda otra información pertinente se entregará al explotador 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 traslado 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 b) a fin de facilitar información a las autoridades del Estado o 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 traslado se entregarán al explotador o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.

~~5.83.60.1~~ Los Estados contratantes que ~~Cuando las autoridades públicas~~ tengan razones para creer que una persona ~~declarada~~ no admisible podría oponer resistencia a su traslado, lo notificarán al explotador interesado con la máxima antelación posible a la salida prevista ~~con antelación suficiente~~ de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

Nota. — Con tal fin, los funcionarios gubernamentales deberían proporcionar servicios de seguridad, cuando corresponda de conformidad con los reglamentos nacionales, o bien el explotador debería utilizar su propio personal de seguridad o contratar, a sus expensas, a las personas que estime competentes.

~~5.93.52.2~~ (segunda parte) **Método recomendado.** ~~Después de haberse hecho cargo de los pasajeros y tripulación, condicional o incondicionalmente, las autoridades competentes deberían ser responsables de la custodia y cuidado de éstos, hasta que sean admitidos legalmente a entrar en el país, o sean considerados no admisibles y se transfiera nuevamente su custodia al explotador para que éste los transporte fuera del territorio del Estado. El explotador 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 para su traslado del Estado.~~

~~3.5.7 ————— Método recomendado. En caso de que se hayan tomado las precauciones mencionadas en 3.53 pero, no obstante, no sea admitido el pasajero por problemas de documentación que superen la capacidad del explotador o por razones distintas a documentación indebida, no deberían hacerse directamente responsable al explotador de los gastos relacionados con la retención oficial del pasajero.~~

5.9 bis El Estado será responsable de los costos de la custodia y cuidado de todas las demás categorías de personas no admisibles, incluyendo las personas que no sean admitidas debido a problemas de documentación que superen la capacidad del explotador o por razones distintas a documentación indebida, desde el momento en que estas personas son consideradas no admisibles hasta que se les entrega nuevamente al explotador para su traslado del Estado.

5.103.62 Cuando se rehúse la admisión de una persona y se entregue al explotador para que la transporte fuera del territorio del Estado, no se impedirá que el explotador recobre de dicha persona los gastos de transporte ~~resultantes de su inadmisibilidad~~ relacionados con su traslado.

5.113.60 Los Estados contratantes ~~se asegurarán de que toda persona considerada no admisible sea transferida nuevamente a la custodia del explotador, quien será responsable de devolverla prontamente.~~ El explotador trasladará a la persona no admisible:

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

5.123.63 ————— Los Un Estados contratantes aceptarán examinar el caso de ~~las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las~~ una persona trasladada de un Estado donde se la haya considerado no admisibles, si dichas personas ~~hubieran permanecido anteriormente en su~~ inició su viaje en ese territorio antes del embarque, salvo en tránsito directo. Los Un Estados contratantes no harán volver a dichas una personas al país donde se las haya considerado anteriormente no admisibles.

Nota. — Con esta disposición no se pretende evitar que las autoridades competentes vuelvan a examinar el caso de una persona rechazada como no admisible para determinar si en su momento se la acepta en el Estado en cuestión o hacer gestiones para su transferencia, traslado o deportación al Estado del que sea ciudadana o en el que se la pueda aceptar.

5.133.63.1 Al seguir el procedimiento que figura en 3.63, cuando una persona que haya sido considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, los Los Estados contratantes aceptarán en su lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las autoridades competentes del Estado contratante donde la persona haya sido considerada no admisible 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.

3.64 ————— Cuando se haya seguido el procedimiento que figura en 3.59, los Estados contratantes aceptarán la mencionada carta de envío y no exigirán la presentación del documento de viaje fraudulento, falsificado o imitado en cuestión.

5.143.55 Los Estados contratantes no impondrán multas a los explotadores cuando ~~pasajeros~~ las personas que llegan o en tránsito resulten documentados ~~indebidamente~~ estar documentadas inapropiadamente, si los explotadores pueden demostrar que tomaron precauciones adecuadas para asegurarse de que los pasajeros dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado de destino receptor.

~~5.14.13.55.1~~ **Método recomendado.**— Cuando, a juicio de las autoridades públicas, los explotadores hayan cooperado satisfactoriamente con ellas en las medidas encaminadas a evitar el transporte de personas ~~documentadas indebidamente~~ 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 de 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.

~~3.59.1~~ **Método recomendado.**— ~~Todo Estado contratante debería asegurarse, siempre que sea posible, de que las autoridades competentes que ordenen un traslado, lo notifiquen a las autoridades competentes de los países de tránsito y, cuando convenga, de destino final del viaje previsto.~~

Nota.— ~~Dicha notificación debería contener la información siguiente:~~

~~a) identidad de la persona;~~

~~b) motivo del transporte;~~

~~c) escoltas, de proporcionarse; y~~

~~d) evaluación de los riesgos estimados por las autoridades competentes.~~

~~3.61~~ Cuando se considera que un pasajero no es admisible y se le devuelve, de conformidad con 3.60, las autoridades competentes que ordenaron el traslado entregarán los documentos de viaje de la persona no admisible (incluyendo las cartas aplicables a la devolución de pasajeros documentados indebidamente) al explotador, o bien, en el caso de las personas escoltadas, al escolta o guardia estatal, que será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.

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 traslado.

~~3.66~~ Todo Estado contratante se asegurará de que se notifique a los explotadores interesados cuando las personas están obligadas a viajar por orden oficial de las autoridades competentes de que deben abandonar dicho Estado. Las autoridades públicas notificarán a los explotadores con antelación suficiente de modo que puedan tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

Nota.— ~~La información que las autoridades competentes proporcionarán a los explotadores, con sujeción a la legislación nacional sobre privacidad, será la siguiente:~~

- nombre de la persona deportada;
- razones de la deportación;
- nombres del personal de escolta/guardia;
- persona dispuesta o renuente a viajar; y
- toda otra información que permita a los explotadores evaluar el riesgo de posible peligro para la seguridad del vuelo.

~~Para cerciorarse de que existe la debida coordinación en las especificaciones sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.~~

5.19 Al hacer los arreglos con el explotador para el traslado 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 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 traslado 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 traslado, el Estado contratante se asegurará que se suministre al explotador 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 parada de tránsito en un Estado intermedio, los Estados contratantes se cerciorarán de que la escolta (las escoltas) permanezca(n) 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 participante en el lugar de tránsito.

~~3.67 Todo Estado contratante se asegurará, de que las autoridades competentes que ordenen la deportación, notifiquen los planes de transporte a las de los Estados de tránsito y, de ser aconsejable, a las de los países de destino.~~

D. Obtención de un documento de viaje sustitutivo

5.25 Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el traslado y la aceptación de la persona en su destino, el Estado que ordena el traslado 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.

~~5.263.68~~ 5.263.68 Todo Estado contratante, cuando reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar la devolución 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, bien expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando en forma satisfactoria para el Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales.

~~5.273.69~~ 5.273.69 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.

~~5.283.70~~ 5.283.70 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.

~~5.293.71~~ 5.293.71 Los Estados contratantes no impedirán el regreso de uno de sus nacionales revocándole la nacionalidad y convirtiéndolo así en apátrida, sin consultar con el Estado que ordenó el traslado de dicha persona.

V. Anexo 9, Capítulo 6

AEROPUERTOS INTERNACIONALES — INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

Enmiéndese el Capítulo 6 como sigue:

...

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

...

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 y 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:*

...

- 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;*

...

F. Pasajeros insubordinados

6.--- **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 es inaceptable.*

6.--- **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.*

VI. Anexo 9, Capítulo 8

OTRAS CUESTIONES DE FACILITACIÓN

Enmiéndese Capítulo 8 como sigue:

...

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

a) 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.

b) 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 ha sufrido el accidente, o del asociado en una alianza con el explotador, 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 en esos Estados.

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

c) **Método recomendado.**— *Al efectuarse los arreglos necesarios para la entrada de las personas mencionadas en a), 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 a) y b), los mismos deberían acelerar la expedición de dichos visados.*

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

- e) 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.”

VII. Anexo 9, Apéndice 11

Sustitúyase el Apéndice 11 existente por el siguiente texto nuevo:

PLAN MODELO PARA UN PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

MODELO DE PROGRAMA DE FACILITACIÓN (FAL) DE AEROPUERTO

1. FINALIDAD DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

1.1 El propósito de un programa FAL de aeropuerto es lograr los objetivos comprendidos en el Anexo 9 a nivel operacional, 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

2.1 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 la(s) norma(s) o método(s) recomendado(s) (SARPS) aplicables a cada cual.

Tarea del Programa FAL de aeropuerto	SARPS del Anexo 9 (11ª Edición)
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto en cuestión.	Norma 6.1
Examinar regularmente 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 3.28 y 3.31
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 3.37 y 6.26; y Método recomendado 3.33
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

Tarea del Programa FAL de aeropuerto	SARPS del Anexo 9 (11ª Edición)
Proporcionar información en nombre de los explotadores de aeronaves y las agencias de inspección para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.2 y 6.7
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
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 regularmente 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

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 El medio recomendado para ejecutar el programa de facilitación a nivel operacional es el Comité de facilitación de aeropuerto. Aunque el Comité FAL nacional debería alentar la creación de estos comités y mantenerse informado de sus problemas y adelantos, el órgano nacional no es el que los supervisa necesariamente. Su principal preocupación 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 regularmente. El Comité debería estar integrado por oficiales superiores a cargo de sus respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, p. ej., aduanas, inmigración, cuarentena, etc., así como los jefes de escala de los explotadores de aeronaves con operaciones internacionales en el aeropuerto en cuestión. La participación de todas las partes es necesaria para lograr el éxito del programa FAL de aeropuerto.

VIII. Anexo 9, Apéndice 12

Sustitúyase el Apéndice 12 existente con el siguiente texto nuevo:

DIRECTRICES PARA EL ESTABLECIMIENTO Y FUNCIONAMIENTO DE LOS COMITÉS NACIONALES DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO Y DE LOS COMITÉS DE FACILITACIÓN DE AEROPUERTO

MODELO DE PROGRAMA NACIONAL FAL

1. FINALIDAD DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

1.1 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

2.1 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

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
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.	– 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.
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.	– 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.

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.

Mandato del Convenio de Chicago**Tareas para la aplicación**

Artículo 14 — Prevención contra la propagación de enfermedades Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. ...	– 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.
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.	– 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.
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 ...	– 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>.
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 ...	– Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI. – Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de asegurar que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9.

Mandato del Convenio de Chicago**Tareas para la aplicación**

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. ...	– 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.
--	---

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

Relaciones Exteriores

Agricultura/Medio ambiente

Seguridad y control de estupefacientes

Turismo

Inmigración

Autoridades emisoras
de pasaportes/visados

Sanidad pública

Autoridades emisoras de tarjetas de
identificación

Cuarentena

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

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

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

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 a nivel del 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 a nivel 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. Los arreglos de trabajo para realizar las diversas tareas de implantación dependerían de la naturaleza de la tarea y del tema en cuestión.

4. ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL

4.1 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 de la industria 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”.

APÉNDICE C

ENMIENDA 19 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

FACILITACIÓN — ANEXO 9

PROYECTO DE RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el _____ de 2005, la Enmienda 19 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Facilitación*, que por conveniencia se designa como Anexo 9 al Convenio;
2. *Prescribe* el 11 de julio de 2005 como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes hayan hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 24 de noviembre de 2005;
4. *Encarga al Secretario General:*
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 11 de julio de 2005, aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;
 - b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:
 - 1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 24 de noviembre de 2005, entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo, tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 24 de octubre de 2005, y después de dicha fecha, que mantenga informada a la Organización acerca de cualesquiera diferencias que puedan surgir;
 - 2) que notifique a la Organización, antes del 24 de octubre de 2005, la fecha o fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo según queda enmendado por la presente;
 - c) que invite a cada Estado contratante a que notifique, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados, contenidos en el Anexo, según queda enmendado por la presente, conforme al procedimiento especificado en b) anterior, sobre las diferencias respecto a las normas.

— — — — —

APÉNDICE D

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, y 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, y la décima edición a partir del 30 de abril de 1997 y la undécima edición a partir del 15 de julio de 2002.

~~Undécima edición.— La presente edición incorpora, entre otras, las disposiciones dimanantes de las recomendaciones de la Tercera reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/3) (Montreal, febrero de 2001) que nuevamente dieron por resultado una ampliación general y una enmienda del Anexo 9. Esta undécima edición del Anexo 9 surtió efecto el 15 de julio de 2002 y es aplicable a partir del 28 de noviembre 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 las inmigraciones ilegales, 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.

[el texto restante no tiene cambios]



NOTA DE ESTUDIO

174º PERÍODO DE SESIONES DEL CONSEJO

COMITÉ DE TRANSPORTE AÉREO

Asunto núm. 15: Asuntos de transporte aéreo

INFORME SOBRE LA MARCHA DE LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES DE TRANSPORTE AÉREO

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta un informe sobre la marcha de las principales actividades de transporte aéreo relacionadas con la labor del Comité de Transporte aéreo, en el período del 18 de octubre al 31 de diciembre de 2004.

Las medidas propuestas al Comité de Transporte aéreo figuran en el párrafo 3.

REFERENCIAS

AT-WP/1978

Presupuesto por programas de la Organización 2002-2003-2004 (Doc 9787)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el trienio 2002-2004, se preparó un informe sobre las tareas del programa de trabajo de transporte aéreo para cada período de sesiones del Comité. El informe actual adjunto corresponde al período desde el comienzo del último período de sesiones (18 de octubre) hasta el 31 de diciembre de 2004, el final del trienio. Se basa en el programa de trabajo de transporte aéreo del trienio que figura en el *Presupuesto por programas de la Organización 2002-2003-2004* (Doc 9787) (Programa principal III — Transporte aéreo, y Programa principal V — Programas regionales y otros), que se detalla en la nota AT-WP/1923 y que fue ratificado por el Comité (AT-SD/165-1)¹.

1.2 De cada uno de los subprogramas que figuran en el Apéndice, sólo se informa sobre las tareas en las que hubo un adelanto importante desde el período de sesiones anterior, en términos de las actividades realizadas o que se están realizando. Para su identificación, los números de los subprogramas del Programa principal III corresponden a los del *Presupuesto por programas de la Organización*

¹ A excepción de los Programas de financiamiento colectivo y de seguridad de la aviación que incumben a otros órganos.

2002-2003-2004 (Doc 9787), mientras que a los subprogramas de transporte aéreo del Programa principal V se les ha asignado el número común 3.10 para facilidad de referencia. Los subprogramas “Gestión del programa” y “Apoyo técnico” de cada programa son, en la mayoría de los programas, de carácter esencialmente administrativo o corriente y no se informa al respecto, a menos que sea necesario en circunstancias específicas. En el Doc 9787 pueden encontrarse los siguientes detalles adicionales de cada programa: objetivos, resultados esperados, indicadores de rendimiento y necesidades de recursos para el programa; objetivos de cada subprograma; y resultados, referencias, fecha límite, actividad clave en el Plan de acción estratégico (SAP) y prioridad de cada elemento del programa.

2. CONSIDERACIONES GENERALES

2.1 De conformidad con el párrafo 4.4 de las *Instrucciones a los grupos de expertos del Comité de Transporte aéreo*, el Presidente del Consejo aprobó el nombramiento del Sr. D.W. Bright (Estados Unidos) para sustituir al Sr. D.B. Richards en el Grupo de expertos sobre estadísticas y del Sr. N. Lochanski (Francia) para sustituir al Sr. J.-C. Gouhot, en el Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea.

3. MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ

3.1 Se invita al Comité a tomar nota del presente informe.

APÉNDICE

3.1 GESTIÓN, COORDINACIÓN Y APOYO

3.1.2 **Coordinación entre programas.** En su 173º período de sesiones, el Consejo aprobó un arreglo de transición modificado entre la OACI y la CAFAC, que entraría en vigor el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2006. Como había previsto el Consejo, éste se está finalizando mediante un intercambio de cartas entre el Presidente del Consejo y el Presidente de la CAFAC.

3.2 PROGRAMA: POLÍTICA ECONÓMICA

3.2.2 **Análisis y elaboración de directrices sobre criterios.** El estudio sobre las consecuencias de la liberalización en la seguridad operacional y la protección de la aviación, que se había pedido después de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo, se presentará al Comité en el período de sesiones en curso (AT-WP/1985). El otro estudio resultante del trabajo de la conferencia sobre el concepto de servicios aéreos esenciales está por terminarse; la Secretaría está esperando, para el estudio, información de la Organización Mundial del Turismo sobre su concepto de rutas esenciales para el desarrollo turístico. Se está preparando una edición actualizada del CD-ROM Acuerdos de servicios aéreos del mundo, que contiene la base de datos de acuerdos bilaterales.

3.2.3 **Aplicación de políticas y seguimiento.** La Secretaría siguió atenta a las novedades sobre el comercio de servicios en la Organización Mundial del Comercio (OMC), aunque actualmente no se han previsto reuniones sobre transporte aéreo en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS).

3.2.4 **Difusión de las directrices sobre criterios.** Se ha previsto un seminario de políticas de reglamentación sobre la liberalización del transporte aéreo en Asia Pacífico, que tendrá lugar en Shanghai (25 al 27 de mayo) y estará auspiciado por la Administración de aviación civil de China. El seminario, que incluirá presentaciones sobre diversos aspectos de la liberalización a cargo de oradores con distintas perspectivas, se realizará sobre la base de recuperación de costos y se está organizando con la asistencia de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional. La versión en inglés revisada del *Manual de reglamentación del transporte aéreo internacional* (Doc 9626) se envió a los Estados pertinentes con el envío de carga de noviembre. Las versiones en los otros idiomas se están traduciendo y se enviarán posteriormente. Se empezó a trabajar en una edición revisada del Doc 9587, *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional*.

3.3 PROGRAMA: PRONOSTICACIÓN Y PLANIFICACIÓN ECONÓMICA

3.3.2 **Pronosticación.** Se están recogiendo y analizando información y datos sobre la situación de la industria de líneas aéreas para preparar la siguiente serie de pronósticos de tráfico y financieros a mediano plazo.

3.3.3 **Investigación y orientación.** Se está preparando material de orientación, incluyendo programas de informática, sobre el desarrollo de análisis económicos para la implantación de los sistemas CNS/ATM, que estará listo para fines de enero.

3.3.4 **Análisis de los aspectos económicos de la explotación de líneas aéreas.** Se concluyó el análisis de las diferencias regionales de los aspectos económicos de la operación de las líneas aéreas internacionales en 2002. Se inició el análisis de los datos de 2003. Según los resultados del 2002, se están calculando los valores de los factores de prorrateo por pasajero, por grupos de rutas, junto con el factor

mínimo de prorrateo, para enviárselos a la agencia de prorrateo a mediados de enero (la agencia de prorrateo remunera a la OACI por este trabajo). Sobre la base de los datos de 2003, se efectuó un análisis financiero de las líneas aéreas para calcular la tarifa básica del correo aéreo en virtud del Artículo 53 del Convenio postal universal (la Unión Postal Universal remunera a la OACI por este trabajo).

3.3.5 **Apoyo técnico.** Avanzan los preparativos para la sexta reunión del Grupo Caribe/Sudamérica de pronósticos de tráfico.

3.4 **PROGRAMA: GESTIÓN DE AEROPUERTOS E INSTALACIONES Y SERVICIOS EN RUTA**

3.4.2 **Examen y elaboración de criterios.** Se envió una comunicación a los Estados (EC 2/71-04/91 de fecha 29 de octubre de 2004) solicitando datos para un estudio sobre la situación económica de los aeropuertos y de los servicios de navegación aérea. En el actual período de sesiones se presentarán al Comité dos notas de estudio, una sobre la convocación de una conferencia conjunta de navegación aérea y transporte aéreo sobre la eficacia del sistema de navegación aérea en 2006 (AT-WP/1986) y la otra sobre el trabajo futuro del Grupo de expertos sobre aspectos económicos de los servicios de navegación aérea (ANSEP) en ese contexto (AT-WP/1987).

3.4.3 **Orientación sobre gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta.** Continúan los preparativos para un seminario regional sobre gestión de aeropuertos e instalaciones y servicios en ruta para los Estados de la región de Asia y del Pacífico (Bangkok, 11 al 14 de enero). Continuó el trabajo en un proyecto de desarrollo de un programa de capacitación para la gestión financiera de los aeropuertos, iniciándose una encuesta, en cooperación con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), entre más de 1 000 aeropuertos del mundo. La Secretaría finalizó la revisión del *Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea* (Doc 9161/3) basándose en el resultado de la reunión ANSEP/5. La edición del 2004 del Doc 7100, *Tarifas de aeropuertos y de servicios de navegación aérea* se envió a producción y se espera distribuir a los Estados en el primer trimestre de 2005, junto con una versión en CD-ROM y su presentación en la ICAO-Net. El CD-ROM también contendrá información sobre la aplicación en los Estados de las políticas de la OACI del suplemento del Doc 9082 (*Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea*).

3.4.4 **Apoyo técnico.** Se proporcionaron comentarios sobre los aspectos económicos y de organización del establecimiento de un organismo regional de vigilancia en la región MID.

3.6 **PROGRAMA: PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE**

3.6.2 **Contribuciones económicas, estadísticas y de otro tipo al Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP).** Se preparó una nota de estudio para asistir al Consejo en sus deliberaciones sobre cómo realizar estudios adicionales y formular orientaciones sobre el posible uso de gravámenes relacionados con las emisiones para limitar o reducir las emisiones de los motores de las aeronaves (C-WP/12380); la consideración de la nota de estudio posteriormente se aplazó hasta el período de sesiones en curso. La Secretaría auspició un seminario sobre certificación acústica (Montreal, octubre) y prestó servicios a una reunión del Grupo directivo del CAEP (Bonn, noviembre). La Secretaría contribuyó al trabajo del Grupo de apoyo sobre pronosticación y análisis económico del CAEP (FESG) y participó en una reunión del FESG (Ottawa, octubre).

3.6.3 **Apoyo técnico.** Continuó la cooperación con la Secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático en respuesta a una petición que recibió la OACI del Órgano Subsidiario de Asesoramiento Científico y Tecnológico (OSACT), sobre la notificación de emisiones por parte de los Estados; al respecto, la Secretaría presentó una declaración sobre las actividades de la OACI relacionadas con las emisiones ante el 21º período de sesiones del OSACT en diciembre. Por solicitud del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC), la OACI continuó participando en una revisión de las *Directrices para la elaboración de inventarios nacionales de gases de efecto invernadero*.

3.7 PROGRAMA: SECCIÓN DE ESTADÍSTICAS

Base de datos estadísticos integrada (ISDB). Se siguen incluyendo en la ISBD datos estadísticos nuevos y revisados proporcionando así a los Estados los últimos datos disponibles a través del sitio seguro en línea de la OACI. Ya se pueden atender solicitudes de acceso a los datos en las siguientes áreas de programa: financiera (pérdidas y ganancias; balance; costos unitarios e ingresos); números de flota por aeronave y transportista, utilización de flota por aeronave, transportista o Estado/territorio; personal por línea aérea o por Estado/territorio; tráfico por línea aérea o por Estado/territorio y tráfico por etapa de vuelo. Los datos sobre tráfico de aeropuertos también están disponibles por ciudad y Estado/territorio, así como por nombre del aeropuerto. También, se dispone de ficheros de referencia que el sistema emplea para validar y almacenar datos, así como datos sobre la situación de presentación de informes de los Estados a nivel mundial. A la fecha, más de 400 personas se han inscrito en este sitio. El acceso al sitio se abrió para usuarios externos mediante suscripción, a través de una iniciativa de cooperación entre la OACI y la Air Transport Intelligence (ATI) para comercializar y vender, vía Internet, las diferentes colecciones de datos de la OACI.

3.7.5 **Anuario estadístico.** La publicación del Anuario estadístico de la OACI sigue en suspenso. Se iniciaron conversaciones preliminares sobre la provisión de datos sobre transportistas aéreos individuales, así como sobre la posible ampliación de los resúmenes mundiales para incluirlos en la 49ª edición de la *World Air Transport Statistics* (WATS) de la IATA, que se publicará en junio.

3.7.6 **Servicios de información estadística.** Se proporcionaron estadísticas de tráfico de los transportistas aéreos a la División de Estadísticas de las Naciones Unidas para que se incluyeran en sus publicaciones estadísticas, así como a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPALC). Se proporcionaron estadísticas de aviación civil en respuesta a solicitudes concretas.

3.7.8 **Orientación sobre estadísticas de la aviación.** Se tuvieron discusiones preliminares con la CAFAC en torno a la celebración, en el primer trimestre de 2005, de un taller regional conjunto sobre estadísticas de la aviación para la Región África.

3.8 PROGRAMA: FACILITACIÓN

3.8.3 **Elaboración del Anexo 9 y documentos conexos.** Los comentarios que se recibieron de los Estados sobre las recomendaciones de tipo A de la 12ª Reunión departamental de facilitación (FAL/12) se recopilieron y se presentarán al Comité para una revisión final en el período de sesiones en curso (AT-WP/1984). Un grupo de estudio de la Secretaría empezó a trabajar en la formulación de orientaciones sobre acceso a los datos del PNR, conforme a una recomendación de la 12ª Reunión departamental de facilitación (El Cairo, marzo/abril de 2004) que fue respaldada por el Comité y adoptada por el Consejo en el 172º período de sesiones. El trabajo se está realizando por correspondencia en un sitio web seguro de la Secretaría. Se ha previsto terminar el documento para mediados de febrero.

3.8.4 **Documentos de viaje de lectura mecánica.** Se ha previsto tentativamente para el 21 al 24 de junio un seminario sobre biometría e implantación de los pasaportes de lectura mecánica en la Región Asia-Pacífico, que se celebrará en la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong, China. Se está proyectando un simposio mundial autofinanciado sobre MRTD/Biometría en la Sede de la OACI (29-30 de septiembre) junto con una exhibición sobre el mismo tema (28-30 de septiembre).

3.10 **SUBPROGRAMAS DE TRANSPORTE AÉREO DEL PROGRAMA PRINCIPAL V —
PROGRAMAS REGIONALES Y OTROS**

3.10.1 Se realizó una misión de transporte aéreo en la Región Administrativa Especial (RAE) de Hong Kong, China. La Secretaría asistió al segundo seminario regional sobre recuperación de costos y administración de la Organización Meteorológica Mundial (RAE de Hong Kong, diciembre).

— FIN —

SEMINARIO AVSEC/FAL

(Panamá, del 17 al 19 de mayo de 2005)

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL

Martes, 17 de mayo de 2005

1. Problemas detectados en las auditorías AVSEC en los Estados de la región.
2. Revisión de la Enmienda 11 al Anexo 17.
3. Capacitación en materia AVSEC.
4. Adquisición, intercambio y donación de equipos de seguridad.

Miércoles, 18 de mayo de 2005

5. Comités de facilitación, nacionales y aeroportuarios.
6. Anexo 9 y sus nuevas enmiendas.
7. Experiencia de los Estados respecto a los pasaportes de lectura mecánica e identificación biométrica.
8. Nuevas técnicas para la identificación de pasajeros.

Jueves, 19 de mayo de 2005

9. Coordinación AVSEC/FAL.
10. Conclusiones.