

## GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN (FALP)

### Tercera reunión

Montreal, 12 - 16 de febrero de 2001

**Cuestión 3 del  
orden del día: Revisión general del Anexo 9 - Capítulos 2 y 3**

### REVISIÓN DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS (SARPS) DEL ANEXO 9 — CAPÍTULO 2 – PÁRRAFOS 2.1 A 2.34

(Nota presentada por la secretaria)

#### TEXTO PROPUESTO CAPÍTULO 2. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

##### A. Generalidades

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

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

*Nota.— Con respecto a la aplicación de medidas de seguridad de la aviación véanse el Anexo 17 y el Manual de seguridad de la OACI.*

~~2.2.1~~2.3 **Método recomendado.**— *Las autoridades competentes en materia de control, de cada uno de los Estados contratantes, deberían concertar memorandos de acuerdo con las líneas aéreas que presten servicios internacionales a dicho Estado y con los explotadores de sus aeropuertos internacionales, estableciéndose las directrices para su mutua cooperación a fin de hacer frente a la amenaza que plantea el tráfico internacional de estupefacientes y de sustancias sicotrópicas. La configuración de tales memorandos de acuerdo debería corresponder a los modelos aplicables elaborados para este fin por la Organización Mundial de Aduanas. Además se insta a los Estados contratantes a que concierten entre sí memorandos de acuerdo.*

2.4 **Método recomendado.**— *De conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud, los Estados contratantes no deberían interrumpir los servicios*

*de transporte aéreo por razones sanitarias. En los casos en que, por circunstancias excepcionales, se considere esta suspensión de servicios, los Estados contratantes deberían consultar primero con la Organización Mundial de la Salud y las autoridades sanitarias del Estado en que se ha manifestado la enfermedad, antes de adoptar decisión alguna con respecto a la suspensión de servicios de transporte aéreo.*

## **B. Documentos – requisitos y uso**

~~2.3, Nota 2.5~~ Las autoridades competentes no exigirán a los explotadores para la entrada y salida de aeronaves **respecto a un Estado contratante** más documentos que los previstos en este capítulo.

~~2.2~~**2.6** No se exigirán visados, ni se cobrarán derechos de visado ni de otra clase, en relación con el uso de los documentos requeridos para la entrada o salida de las aeronaves.

~~2.19~~**2.7** **Método recomendado.**— *Deberían aceptarse los documentos de entrada y salida de aeronaves si se presentan en árabe, español, francés, inglés o ruso. Todo Estado contratante podrá exigir una traducción oral o escrita a su propio idioma.*

~~2.9, 2.9.1, 2.9.2, 2.20~~

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

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

~~2.5, 2.8, 2.3.1~~

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

~~2.5.1, 2.5.3, 2.5.4, 2.6, 2.7.1, Nota~~

**2.10** La declaración general comprenderá los elementos informativos que figuran en el formato reproducido en el Apéndice 1. Cuando se presente en forma impresa, se aceptará si se ha llenado conforme a las instrucciones proporcionadas en dicho apéndice.

~~2.5.2~~**2.11** Cuando un Estado contratante ~~haya eliminado el manifiesto de pasajeros y ya no exija la declaración general (excepto únicamente para los fines de comprobación),~~ aceptará, a opción del explotador, ~~la declaración general u otra~~ una declaración apropiada firmada por el agente autorizado, o por el ~~comandante~~ **piloto al mando** de la aeronave. ~~La~~ **misma podrá consignarse** en una sola página del manifiesto de carga. ~~La, cuando la declaración en el manifiesto de carga puede~~ **hacerse** mediante estampillado con un sello de goma.

~~2.7 y Nota 2.12~~ Los Estados contratantes no exigirán normalmente la presentación de un manifiesto de pasajeros, ~~pero si se exigiera esa información puede proporcionarse por otro medio aceptable.~~ **En los casos en los que se exija un manifiesto de pasajeros, la información requerida se limitará a los elementos indicados en el Apéndice 2. La información se aceptará en forma impresa o electrónica.**

~~2.9~~2.13 El manifiesto de carga comprenderá los elementos informativos indicados en el Apéndice 3.

~~2.9~~Nota 2.14 Cuando un Estado contratante exija la presentación del manifiesto de carga en forma impresa, aceptará:

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

~~2.11~~2.15 Los Estados contratantes no exigirán la presentación de una declaración **escrita** de los suministros que permanezcan a bordo de la aeronave. ~~Respecto a los suministros cargados en una aeronave o descargados de ésta, los Estados contratantes que sigan exigiendo la presentación de una declaración escrita de tales suministros limitarán al mínimo absoluto la información exigida y simplificarán su despacho en el mayor grado posible.~~

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

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

~~2.12~~2.17 Los Estados contratantes no exigirán la presentación de una lista del ~~número de bultos de equipaje acompañado ni del equipaje extraviado cargado o descargado de la aeronave.~~ Los explotadores que transporten equipaje facilitarán a las autoridades, a petición de éstas, toda la información disponible, en los casos en que ésta no haya sido suministrada por el pasajero para fines de despacho de aduanas.

~~2.10~~2.18 Los Estados contratantes no exigirán la presentación de una declaración escrita del correo distinta del modelo AV 7 del formulario (o formularios) prescrito(s) en el Convenio vigente de la Unión Postal Universal. ~~Los explotadores que transporten correo, a petición de las autoridades aduaneras, entregarán a éstas para su inspección y devolución, una copia del modelo AV 7 anteriormente mencionado, cuando las autoridades postales no lo hayan facilitado para fines aduaneros.~~

~~2.13, 2.16~~

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

~~2.14, Nota, 2.17 Nota~~

2.20 Si la aeronave no embarca ni desembarca pasajeros ni carga o descarga mercancías, suministros o correo, no se exigirá el documento (o documentos) pertinente(s), siempre que se incluya una anotación adecuada en la declaración general.

~~2.15~~ Cuando con ello se facilite la salida de las aeronaves, los Estados contratantes permitirán a aquellos de sus explotadores que hayan proporcionado datos estadísticos suficientemente probatorios para obtener tal permiso, que utilicen pesos convencionales de equipaje para cada bulto o para el total del equipaje de cada pasajero en determinados servicios.

**E. Escalas consecutivas en dos o más aeropuertos internacionales del mismo Estado contratante**

~~2.18~~ Para la entrada y salida de aeronaves, los Estados contratantes no exigirán documentos ni formalidades que sean distintos o adicionales a los prescritos en este capítulo, para el caso en que las aeronaves hagan escala en dos o más aeropuertos internacionales dentro de sus territorios, sin aterrizaje intermedio en el territorio de otro Estado.

~~Nota.— Durante el intervalo (que puede ser de cierta duración en el caso de muchos vuelos realizados con aviones particulares) comprendido entre la hora en que se han completado las formalidades de entrada y la hora en que se inician las de salida, se supone que, normalmente, los Estados contratantes permitirán que las aeronaves aterricen en aeropuertos no internacionales situados en sus territorios, y que no exigirán más documentación ni formalidades de la naturaleza a que se hace referencia en este capítulo.~~

**C. Corrección de documentos**

~~2.22~~ 2.21 En el caso de que se encuentren errores en cualquiera de los documentos arriba mencionados, las autoridades competentes correspondientes darán al explotador o al agente autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corregirán ellas mismas.

~~2.23~~ 2.22 El explotador o agente autorizado no estará sujeto a sanciones si prueba a las autoridades competentes correspondientes que cualquier error que se haya encontrado en tales documentos fue involuntario y se hizo sin intención fraudulenta ni negligencia temeraria. Cuando se considere necesario para disuadir de la repetición de tales errores, se aplicará una sanción que no sea mayor de la necesaria para tal fin.

**D. Desinsectación de aeronaves**

~~2.24~~ 2.23 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes ~~deberían limitar~~ **limitarán** todo requisito habitual de desinsectación de las cabinas y los puestos de pilotaje de las aeronaves con aerosoles mientras los pasajeros y tripulantes se encuentren a bordo, a las operaciones con una misma aeronave que tengan su origen o atraviesen territorios que, a su juicio, constituyen una amenaza para la salud pública, su industria agrícola o el medio ambiente.

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

2.25 Cuando se requiera la desinsectación, el Estado contratante autorizará o aceptará únicamente aquellos métodos e insecticidas que están recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

~~2.32~~ 2.26 Los Estados contratantes se cerciorarán de que sus procedimientos de desinsectación ~~y demás medidas preventivas~~ no sean perjudiciales para la salud de los pasajeros y tripulantes, y les causen el mínimo de molestias.

~~2.28~~ 2.27 **Método recomendado.**— Para mitigar las inquietudes y reducir la oposición del público al procedimiento utilizado, los Estados contratantes ~~deberían suministrar~~ **suministrarán**, cuando así se solicite, información apropiada, en lenguaje de fácil comprensión, a la tripulación de la aeronave y a los pasajeros ~~sobre, en la que se expliquen la reglamentación nacional pertinente,~~ las razones ~~del requisito~~ y aspectos de seguridad inherentes a la ejecución de una desinsectación apropiada de la aeronave.

~~2.26~~**2.28** **Método recomendado.**— Cuando la desinsectación se haya realizado conforme a los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud, el Estado contratante interesado aceptará una certificación pertinente en la declaración general o, en el caso de una desinsectación residual, el certificado de desinsectación residual reproducido en el Apéndice 4.

~~2.27~~**2.29** Cuando la desinsectación, o medida de sanidad pública, haya sido apropiadamente efectuada en virtud de 2.25, se permitirá, excepto en circunstancias especiales, desembarcar a los pasajeros y tripulantes inmediatamente a la llegada de la aeronave: **se haya realizado debidamente conforme a 2.25, normalmente se permitirá que los pasajeros y tripulantes desembarquen inmediatamente después de la llegada de la aeronave.**

~~2.28~~ **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían cerciorarse de que todo personal que tiene a su cargo la desinsectación recibe información adecuada relativa a la manera en que ha de realizar eficazmente dicha desinsectación.*

~~2.29~~ **Método recomendado.**— *En los vuelos directos, no debería exigirse que se repita la desinsectación respecto a los insectos vectores de enfermedades humanas contra los cuales el insecticida usado sea eficaz, excepto cuando a bordo de la aeronave se hayan encontrado insectos vivos que sean vectores de enfermedades humanas o cuando dicha aeronave vaya directamente desde un área infectada, donde se ha comprobado la existencia de alguna enfermedad transmisible por insectos, hasta una zona receptiva.*

~~2.30~~ **Método recomendado.**— *Cuando un Estado contratante exija tratamiento de la aeronave con insecticida en beneficio de la agricultura, ganadería o conservación de alimentos, debería utilizarse un solo tratamiento que también satisfaga los requisitos de sanidad pública.*

~~2.31~~ **Método recomendado.**— *Cuando un Estado contratante exija la desinsectación u otras medidas preventivas para fines de reglamentación veterinaria y fitosanitaria, dicho Estado debería idear los medios para integrar sus procedimientos en esta esfera con otros procedimientos de despacho, siempre que eso active el despacho de las aeronaves y de las cargas que éstas transportan, en la medida que ello no vaya en detrimento de la seguridad de la aeronave ni de la eficacia de las medidas tomadas.*

~~2.33~~ Los Estados contratantes se cerciorarán de que los insecticidas o cualquier otra sustancia que se use para llenar los requisitos de sanidad pública, agricultura, ganadería o conservación de alimentos, no sean inflamables ni tengan efectos nocivos para la estructura de la aeronave o su equipo.

## **HE. Desinfección de aeronaves**

~~2.34~~**2.30** Los Estados contratantes definirán las clases de animales y productos animales que, al ser importados por vía aérea, requieran la desinfección de la aeronave y deberán, por lo general, eximir a la aeronave de la desinfección cuando dichos animales o productos animales sean transportados en contenedores aprobados. Cuando se requiera la desinfección de la aeronave, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:

- a) la aplicación se limitará sólo al contenedor o al compartimiento de la aeronave utilizado para el transporte;
- b) la desinfección se efectuará en forma rápida; y
- c) no se emplearán productos químicos inflamables ni soluciones que puedan causar daños a la estructura de la aeronave, ya sea por corrosión o por otros efectos.