

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE FACILITACIÓN (FALP)

Tercera reunión

Montreal, 12-16 de febrero de 2001

Proyecto

PROYECTO DE INFORME SOBRE LA CUESTIÓN 3 DEL ORDEN DEL DÍA

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

3.1 En el marco de esta cuestión del orden del día, el grupo de expertos examinó primeramente las notas WP/12 y WP/4, presentadas por la secretaria.

3.1.1 El grupo de expertos tomó nota de la información que figuraba en la WP/12.

3.2 Durante sus debates sobre la WP/4 el grupo de expertos convino en lo siguiente:

- a) en el párrafo 2.1, debería sustituirse “reglamentos que sean especialmente apropiados” por “medidas apropiadas”;
- b) para ayudar a las administraciones nacionales de aviación civil, debería reproducirse en el Manual FAL, los modelos de Memorando de acuerdo con la OMA, mencionados en el párrafo 2.3;
- c) los incisos del párrafo 2.8 deberían reordenarse para que el inciso “c)” pasara a ser el inciso “a)” y vice versa;
- d) debería volverse a redactar el párrafo 2.10 para que su texto se corresponda con el del párrafo 2.12, como sigue:

“Los Estados contratantes no exigirán normalmente la presentación de una declaración general. En los casos en que se exija una declaración general, la información requerida se limitará a los elementos indicados en el Apéndice 1. La información se aceptará en forma impresa o electrónica.”;
- e) debería suprimirse el párrafo 2.11, y sustituirse por el texto siguiente:

“Cuando un Estado contratante exija la declaración general solamente para fines de atestación, adoptará medidas por las cuales el requisito de atestación también pueda satisfacerse mediante una declaración añadida a una página del manifiesto de carga, ya sea manualmente o mediante estampillado con un sello de goma, que contenga el texto requerido. Dicha atestación será firmada por el agente autorizado o el piloto al mando.”;
- f) el párrafo 2.13 debería suprimirse dado que resulta superfluo frente al párrafo 2.14;
- g) en el párrafo 2.23 debería sustituirse la expresión “su industria agrícola” por “la agricultura”;

- h) debería insertarse la nota siguiente después del párrafo 2.25:

“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”;

- i) en el párrafo 2.27 debería suprimirse el texto siguiente:

“Para mitigar las inquietudes y reducir la oposición del público al procedimiento utilizado,”;

- j) en el párrafo 2.28, debería insertarse la expresión “según se indica en el Apéndice 1” después de “declaración general”;

- k) el antiguo párrafo 2.28 debería suprimirse, pero su sentido debería trasladarse al Manual FAL; y

- l) el párrafo 2.33 debería conservarse, sustituyéndose “conservación de alimentos” por “protección del medio ambiente”. También debería suprimirse las palabras “sean inflamables ni” y añadirse al final del párrafo la nueva oración siguiente:

“No se emplearán productos o soluciones químicos inflamables que pudieran dañar la estructura de la aeronave por corrosión u otros efectos.”

3.2.1 El grupo de expertos se manifestó de acuerdo con todas las demás recomendaciones presentadas en WP/4.

3.3 El grupo de expertos pasó a examinar la WP/9, presentada por la secretaria.

3.3.1 Durante sus debates sobre esta nota, el grupo de expertos convino en lo siguiente:

- a) debería revisarse el párrafo 2.35 para que diga:

“Los Estados contratantes publicarán sus ~~reglamentos~~ **requisitos** respecto a los avisos previos y ~~solicitud de permisos a que se hace referencia en 2.36 y 2.41~~ y los notificarán ~~a la OACI~~ **solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares, en sus respectivas publicaciones de información aeronáutica (AIP).**”;

- b) en el párrafo 2.36 debería sustituirse la frase “solicitud de permisos especiales para las operaciones” por “su autorización previa” y “solicitudes” por “autorizaciones”;

- c) en el texto en francés del párrafo 2.37, debería sustituirse la palabra “fax” por “télécopie”;

- d) en el párrafo 2.39, debería insertarse la palabra “normalmente” entre “requerirán” y “que” y sustituirse “el permiso especial para las operaciones” por “la autorización previa”;

-
-
- e) en el párrafo 2.40, debería sustituirse la frase “permiso especial para las operaciones” por “autorización previa”;
 - f) en el párrafo 2.41, debería suprimirse “a que se hace referencia en 2.41 de permisos especiales para las operaciones”;
 - g) debería insertarse un nuevo párrafo 2.41.1, como sigue:

“Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían publicar, en sus respectivas AIP, el tiempo mínimo requerido, con antelación a los vuelos a que se hace referencia en el párrafo 2.41, para procesar las solicitudes de autorizaciones previas.”;*

- h) en el párrafo 2.42, debería eliminarse la expresión “para una operación prevista”; y
- i) el párrafo 2.43 debería eliminarse y sustituirse por el siguiente:

“Los Estados contratantes que exijan autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en la Norma 2.42 no exigirán que las solicitudes se presenten con más de tres días laborables de anticipación”;

3.3.2
nota WP/9.

El grupo de expertos convino en aceptar todas las otras recomendaciones que figuraban en la

TEXTO PROPUESTO
CAPÍTULO 2. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

A. Generalidades

2.1 Los Estados contratantes adoptarán ~~reglamentos que sean especialmente apropiados~~ medidas apropiadas 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 electrónica, transmitidos a un sistema de información de las autoridades competentes;
- b) en forma impresa, producidos o transmitidos electrónicamente; o
- c) en forma impresa, llenados manualmente y siguiendo los formatos descritos en el presente Anexo.

~~2.5, 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. Los Estados contratantes no exigirán normalmente la presentación de una declaración general. En los casos en que se exija una declaración general, la información requerida se limitará a los elementos indicados en el Apéndice 1. La información se aceptará en forma impresa o electrónica.

~~2.5.22.11~~ 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 ~~a~~ hacerse mediante estampillado con un sello de goma. Cuando un Estado contratante exija la declaración general solamente para fines de atestación, adoptará medidas por las cuales el requisito de atestación también pueda satisfacerse mediante una declaración añadida a una página del manifiesto de carga, ya sea manualmente o mediante estampillado con un sello de goma, que contenga el texto requerido. Dicha atestación será firmada por el agente autorizado o el piloto al mando.

~~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~~

~~2.13~~ Cuando un Estado contratante exija la presentación del manifiesto de carga en forma impresa, aceptará:

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

~~2.11~~**2.15**

2.14 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~~**2.15** Por lo que respecta a los suministros cargados o descargados de una aeronave, la información requerida en la lista de suministros no excederá de:

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

~~2.12~~**2.16** 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~~**2.17** 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~~

2.18 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~~

2.19 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~~2.20 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~~2.21 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

2.22 **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~~ **la agricultura** o el medio ambiente.

~~2.24~~2.23 Los Estados contratantes que exijan la desinsectación de aeronaves examinarán periódicamente sus requisitos y los modificarán según corresponda, a la luz de las pruebas disponibles relativas a la transmisión de insectos vectores a sus respectivos territorios por conducto de las aeronaves.

~~2.25~~2.24 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.

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.

~~2.32~~2.25 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.

~~2.28.1~~2.27

2.26 **Método recomendado.**— Para mitigar las inquietudes y reducir la oposición del público al procedimiento utilizado, ~~los~~ **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**

2.27 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 según se indica en el Apéndice 1 o, en el caso de una desinsectación residual, el certificado de desinsectación residual reproducido en el Apéndice 4.

~~2.27~~**2.28** 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~~**2.29** 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 **protección del medio ambiente** conservación de alimentos, no sean inflamables ni tengan efectos nocivos para la estructura de la aeronave o su equipo. **No se emplearán productos o soluciones químicos inflamables que pudieran dañar la estructura de la aeronave, por corrosión u otros efectos.**

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.

2.35 Los Estados contratantes publicarán sus ~~reglamentos~~ **requisitos** respecto a los avisos previos y solicitud de ~~permisos especiales para las operaciones~~ **solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares**, a que se hace referencia en 2.36 y 2.41 y los notificarán a la OACI en sus respectivas publicaciones de información aeronáutica (AIP).

~~2.38, 2.43~~ **2.36** Los Estados contratantes que exijan aviso previo del aterrizaje previsto de una aeronave en su territorio ~~o solicitud de permisos especiales para las operaciones en su autorización previa~~, designarán un solo organismo ~~por cuyo conducto puedan dirigirse esos avisos para recibir tales avisos o autorizando autorizaciones y coordinar la respuesta del gobierno a los mismos.~~

~~2.39, 2.44~~ **2.37** Los Estados contratantes que exijan aviso previo según se menciona en 2.36 y 2.38 indicarán ~~en sus respectivas AIP la dirección postal; y, cuando se disponga de ellos, la dirección AFTN, el número de télex o dirección cablegráfica, el número de facsímil, la dirección de correo electrónico, la página Web y el número telefónico de teléfono del organismo designado conforme a 2.36.~~

~~2.37~~ última oración

2.38 ... La responsabilidad de la notificación a los funcionarios autorizados para la inspección, en el caso de llegadas y salidas de aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes, corresponderá a la ~~autoridad competente del Estado en cuestión.~~ **En cada Estado contratante, la notificación de las llegadas, salidas u operaciones de tránsito previstas a los organismos de inspección fronteriza competentes (p. ej., aduanas, inmigración o cuarentena) corresponderá al organismo designado conforme a 2.36.**

HHII. *Permiso especial para las operaciones*

~~2.41 parte~~ **2.39** En el caso de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros, mercancías o correo por remuneración o alquiler, que realizan operaciones distintas de las de los servicios aéreos internacionales regulares, si un Estado contratante exige permiso especial para embarcar o desembarcar pasajeros, mercancías o correo, ~~Los Estados contratantes no requerirán normalmente que dicho el permiso especial para las operaciones tenga que solicitarse se solicite autorización previa por vía diplomática; y deberá, además:~~

~~2.41 parte~~ **2.40** Los Estados contratantes que exijan que los explotadores soliciten ~~permiso especial para las operaciones~~ **autorización previa** deberán:

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

Proyecto

~~2.42~~2.41 **Método recomendado.**— *En el caso de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler, ~~Los Estados contratantes no deberían exigir más que los siguientes detalles en las solicitudes a que se hace referencia en 2.41 de permisos especiales para las operaciones.~~*

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

Nota.— ~~Esta disposición tiene por objeto que las solicitudes de permiso previo se transmitan rápidamente a base de la información reglamentaria mencionada. Como ejemplo para ilustrar el objeto de esta disposición, un Estado que exige solicitudes previas podrá disponer que cuando éstas contengan toda la información reglamentaria indicada, no es necesario que lleguen a la dependencia apropiada con más de dos días laborables completos de anticipación a la fecha prevista de aterrizaje de la aeronave en el territorio de dicho Estado.~~

2.41.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían publicar, en sus respectivas AIP, el tiempo mínimo requerido, con antelación a los vuelos a que se hace referencia en el párrafo 2.41, para procesar las solicitudes de autorizaciones previas.*

~~2.40~~2.42 **Método recomendado.**— *En el caso de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, ~~Todo~~ Estado contratante que, por razones de seguridad de vuelo, requiera autorización previa ~~un~~ permiso especial ~~para una operación prevista~~ por lo que respecta a los vuelos mencionados en 2.36, no exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo cuando se solicite ese permiso. ~~No se exigirá que dicha solicitud se presente con más de tres días laborables de anticipación a la fecha prevista de llegada de la aeronave al territorio de dicho Estado contratante, o a la del sobrevuelo previsto, sin detenerse en el territorio de dicho Estado.~~*

2.37 Nota

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

2.43 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes ~~aceptarán las solicitudes de permiso especial para las operaciones que se presenten como mínimo con tres días laborables de anticipación a la operación prevista.~~ Los Estados contratantes que exijan autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en la Norma 2.42 no exigirán que las solicitudes se presenten con más de tres días laborables de anticipación.*

HIII. Avisos previos de llegada

2.362.44 Si se trata de aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes, no dedicadas a servicios aéreos inter-nacionales regulares y que sobrevuelan, sin detenerse, el territorio de un Estado contratante **en tránsito sin escala** o **que** hagan ~~en él~~ escalas con fines no comerciales, ~~dicho~~ el Estado contratante **en cuestión** no exigirá que tales aeronaves ~~den~~ **se dé** más aviso previo **de tales operaciones** que el necesario para satisfacer los requisitos del control de tránsito aéreo y de ~~las autoridades competentes~~ **los organismos de inspección fronteriza competentes**.

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

2.372.45 Los Estados contratantes aceptarán ~~de la autoridad competente de cualquier otro Estado contratante~~ la información contenida en el plan de vuelo como aviso previo adecuado de la llegada ~~de la aeronave que entra, mencionado en 2.36,~~ siempre que esta información se reciba **como mínimo** con dos horas de antelación ~~por lo menos~~ a la llegada, y el aterrizaje se efectúe en el aeropuerto internacional previamente designado. ~~La responsabilidad de la notificación a los funcionarios autorizados para la inspección, en el caso de llegadas y salidas de aeronaves matriculadas en otros Estados contratantes, corresponderá a la autoridad competente del Estado en cuestión.~~

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

IV. Despacho y permanencia de las aeronaves

2.452.46 **Método recomendado.**— ~~Siempre que en un aeropuerto internacional~~ **En los aeropuertos en los que** se efectúen 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**.

2.462.47 **Método recomendado.**— ~~En los casos en que el número de vuelos de la aviación general que crucen la frontera lo justifique,~~ **En los aeropuertos en los que las operaciones de la aviación general internacional sean poco frecuentes,** los Estados contratantes deberían ~~tomar disposiciones en virtud de las cuales se autorice~~ **autorizar** a una dependencia gubernamental a efectuar por cuenta de ~~todas las demás dependencias gubernamentales en cuestión~~ **todos los organismos de inspección fronteriza**, el despacho de las aeronaves más pequeñas y de sus cargas, ~~en los aeropuertos utilizados sólo ocasionalmente para vuelos internacionales.~~

Nota.— Algunos Estados contratantes ya han autorizado a las autoridades locales de policía o a otras autoridades en algunos de sus aeropuertos o cerca de los mismos, a llevar a cabo todos los trámites de despacho, permitiendo así que el Estado en cuestión autorice a muchas de las aeronaves más pequeñas, procedentes directamente del extranjero, a aterrizar y despegar en aeropuertos en los que no hay instalaciones de despacho normales, siempre que no se descarguen artículos sujetos a derechos de aduana a la llegada ni se tenga la intención de cargarlos a la salida.

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

- FIN -

Proyecto