

Doc 9944



# **Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)**

---

Aprobado por el Secretario General  
y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición — 2010

Organización de Aviación Civil Internacional



**Doc 9944**



# **Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)**

---

Aprobado por el Secretario General  
y publicado bajo su responsabilidad

Primera edición — 2010

Organización de Aviación Civil Internacional

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

La información sobre pedidos y una lista completa de los agentes  
de ventas y librerías pueden obtenerse en el sitio web de la OACI:  
[www.icao.int](http://www.icao.int)

**Doc 9944, *Directrices sobre los datos del registro de nombres  
de los pasajeros (PNR)***

Número de pedido: 9944  
ISBN 978-92-9231-760-7

© OACI 2011

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





## PREÁMBULO

*Nota.— En estas directrices, debe entenderse que el género masculino hace referencia a personas de ambos sexos.*

1. En el clima actual de intensificación de los controles de seguridad, se reconoce que los instrumentos de facilitación modernos tales como los pasaportes de lectura mecánica (PLM) y los sistemas de información anticipada sobre los pasajeros (API) aumentan en general la seguridad de la aviación civil internacional. En los últimos años, ha aumentado el interés en el uso de la información anticipada como medida de seguridad. Algunos Estados han considerado necesario, para combatir el terrorismo y proteger sus fronteras, sobrepasar los requisitos API y requerir datos adicionales de los pasajeros, que han de almacenarse en los sistemas de reserva y en otros sistemas similares de los explotadores de aeronaves.

2. Esta cuestión de que los Estados recopilen datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) se planteó por primera vez en la OACI en la 12a. Reunión departamental de facilitación, celebrada en El Cairo (Egipto) del 22 de marzo al 1 de abril de 2004. La Reunión departamental adoptó la Recomendación B/5, cuyo texto es el siguiente:

Se recomienda que la OACI prepare textos de orientación para los Estados que puedan requerir acceso a la información del registro de nombres de los pasajeros (PNR) con el objeto de complementar los datos de identificación recibidos por el sistema API, incluyendo directrices para distribución, utilización y almacenamiento de datos y una lista compuesta de los elementos de información que se puedan transferir entre el explotador y el Estado receptor.

3. En junio de 2004, conforme a esta recomendación, el Comité de Transporte aéreo pidió al Secretario General que creara un grupo de estudio de la Secretaría para preparar directrices sobre la transferencia de datos PNR. El Consejo, al avalar la Recomendación B/5, dio instrucciones de que dichas directrices se presentaran a principios de 2005.

4. En marzo de 2005, el Consejo de la OACI adoptó el siguiente método recomendado para incluirlo en el Anexo 9 al Convenio de Chicago — *Facilitación*:

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

5. En abril de 2006, estas directrices se publicaron en la Circular 309.

6. En 2008, a raíz de una recomendación de la quinta reunión del Grupo de expertos sobre Facilitación (FALP), se estableció un grupo para revisar, según fuera necesario, la Circular 309 a la luz de las novedades recientes relacionadas con la cuestión de la transferencia de datos PNR. El grupo de trabajo presentó los resultados de su labor a la sexta reunión del FALP, celebrada en Montreal en mayo de 2010. El grupo de expertos aceptó la versión final de las Directrices revisadas que figuran en este manual.



# ÍNDICE

	<i>Página</i>
<b>Glosario</b> .....	<b>(ix)</b>
<b>Lista de siglas</b> .....	<b>(xi)</b>
<b>Capítulo 1. Introducción</b> .....	<b>1-1</b>
<b>Capítulo 2. Datos del Registro de nombre de los pasajeros (PNR)</b> .....	<b>2-1</b>
2.1 ¿Qué es un registro de nombres de los pasajeros (PNR)? .....	2-1
2.2 ¿Por qué requieren los Estados la transferencia de datos PNR?.....	2-2
2.3 ¿Qué objeto tienen estas directrices?.....	2-3
2.4 Leyes y reglamentos .....	2-4
2.5 Elementos de datos PNR.....	2-4
2.6 Procesamiento de datos PNR.....	2-4
2.7 Métodos de transferencia de datos PNR .....	2-5
2.8 Frecuencia y hora de la transferencia de datos PNR.....	2-5
2.9 Filtrado de datos PNR.....	2-6
2.10 Almacenamiento de datos PNR .....	2-6
2.11 Retransferencia .....	2-6
2.12 Protección de datos PNR: principios generales .....	2-6
2.13 Seguridad e integridad de los datos PNR .....	2-7
2.14 Transparencia y correcciones de los datos de los pasajeros .....	2-7
2.15 Costos .....	2-8
2.16 Sanciones y penas .....	2-8
2.17 Otros aspectos .....	2-8
<b>Apéndice 1. Elementos de datos PNR</b> .....	<b>A1-1</b>
<b>Apéndice 2. Modelo de formulario de información/aviso a los pasajeros</b> .....	<b>A2-1</b>



## GLOSARIO

**Agente autorizado.** Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada por éste o en nombre de éste para actuar en los trámites relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, cuando lo permite la legislación nacional, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

**Explotador de aeronaves.** Persona, organismo o empresa que se dedica, o que propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

**Explotador de aeronaves participante.** Cualquier explotador de aeronaves en cuyas aeronaves el explotador de reservas ha solicitado que se reserve espacio, en uno o más de sus vuelos, para un pasajero.

**Explotador de reservas.** Explotador de aeronaves o su agente autorizado con el que el pasajero hace su o sus reservas originales o con quien hace reservas adicionales después del comienzo del viaje.

**Información anticipada sobre los pasajeros (API).** Sistema unilateral por el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a los organismos de control fronterizo antes de la llegada de los vuelos y están a disposición en la línea de inspección en el puerto de entrada.

*Nota: Para más información sobre la API, véanse las Directrices sobre información anticipada sobre los pasajeros OMA/IATA/OACI (junio de 2010).*

**Procesamiento de datos.** Para los fines de estas directrices, incluye toda operación o conjunto de operaciones que se realicen con datos PNR, tales como recopilación, registro, organización, almacenamiento, adaptación o alteración, llamada, recuperación, consulta, uso, transferencia, difusión u ofrecimiento de otro modo, alineación o combinación, bloqueo, borrado o destrucción.

**Sistema de control de salidas (DCS).** Sistema empleado para despachar a los pasajeros de los vuelos. El DCS contiene información sobre la presentación, como número de asiento y datos del equipaje.

**Sistema de reserva por computadora (SRC).** Depósito electrónico (computadora) de información sobre el itinerario de los pasajeros, por ejemplo, datos del pasajero, itinerario, información sobre el billete y dirección.

**Transferencia de datos PNR.** La transferencia de datos PNR, a partir del sistema o sistemas de un explotador de aeronaves, a un Estado que los requiera o el acceso del Estado a los datos PNR de ese o esos sistemas.



## LISTA DE SIGLAS

API(S)	(Sistema de) Información anticipada sobre los pasajeros
ARNK	Ruta alternativa desconocida
ATFQ	Cálculo automático de tarifas
DCS	Sistema de control de salida
FOP	Forma de pago
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OSI	Información complementaria
PNR	Registro de nombres de los pasajeros
PTA	Aviso de billete prepagado
SRC	Sistema de reserva por computadora
SSI	Información de servicio especial
SSR	Solicitud de servicio especial



# Capítulo 1

## INTRODUCCIÓN

1.1 Conforme al Artículo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago, 1944), 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 entradas, 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.

1.2 Por lo tanto, queda a discreción del Estado la información que requiera sobre las personas que deseen entrar a su territorio.

1.3 El Estado puede requerir que los explotadores de aeronaves que vuelan a, de o a través de los aeropuertos de su territorio proporcionen a sus autoridades públicas, a solicitud, información sobre los pasajeros, como los datos del Registro de nombres de los pasajeros.

1.4 A este respecto, los principios generales enunciados en el Capítulo 1 del Anexo 9 — *Facilitación*, requieren que los Estados contratantes tomen las medidas necesarias para asegurar que:

- a) el tiempo necesario para realizar los controles fronterizos de personas se mantenga al mínimo;
- b) se limiten al mínimo los inconvenientes causados por la aplicación de los requisitos administrativos y de control;
- c) el intercambio de la información pertinente entre los Estados contratantes, explotadores y aeropuertos se fomente y promueva lo más posible; y
- d) se alcancen niveles óptimos de seguridad y de cumplimiento de las leyes.

1.5 Los principios también requieren que los Estados contratantes desarrollen tecnología de la información efectiva para aumentar la eficiencia y efectividad de sus procedimientos en los aeropuertos.

1.6 Finalmente, en los principios se especifica que las disposiciones del Anexo 9 no impedirán la aplicación de la legislación nacional por lo que respecta a las medidas de seguridad de la aviación y otros controles necesarios.



## Capítulo 2

### DATOS DEL REGISTRO DE NOMBRES DE LOS PASAJEROS (PNR)

#### 2.1 ¿QUÉ ES UN REGISTRO DE NOMBRES DE LOS PASAJEROS (PNR)?

2.1.1 En la industria del transporte aéreo, es el nombre genérico que se da a los registros creados por los explotadores de aeronaves o sus agentes autorizados para cada viaje reservado por un pasajero o en su nombre. Los explotadores usan los datos para sus propios fines comerciales y operacionales al prestar servicios de transporte aéreo. Las normas de la industria relacionadas con la creación del registro de nombres de los pasajeros se detallan en el *Manual de Resoluciones de la Conferencia de servicios a los pasajeros* de la IATA y en los *Reservations Interline Message Procedures (AIRIMP)* de ATA/IATA.

2.1.2 Un PNR se forma con datos proporcionados por el pasajero o en su nombre sobre todos los tramos de vuelo de un viaje. El explotador o su agente autorizado pueden agregar datos, por ejemplo, cambios de asiento, comida especial y solicitudes de servicios adicionales.

2.1.3 Los datos PNR se captan de muchas maneras. Las organizaciones internacionales de ventas [sistemas mundiales de distribución (GDS) o sistemas de reserva por computadoras (SRC)] pueden crear reservas con detalles pertinentes del PNR y transmitirlos al o los transportistas explotadores. El explotador de aeronaves puede aceptar las reservas directamente y almacenar todo el PNR en sus sistemas automáticos de reservas. Algunos explotadores también pueden almacenar subconjuntos de datos PNR en sus propios sistemas de control de salida automáticos (DCS), o proporcionar subconjuntos de datos similares a proveedores de servicios de escala contratados, para sus funciones de presentación en el aeropuerto. En cada caso, los explotadores (o sus agentes autorizados) sólo tendrán acceso y podrán modificar los datos que se hayan proporcionado a su sistema o sistemas. Algunos sistemas DCS están programados de manera que los detalles de la presentación (es decir, información sobre asiento o equipaje) pueden sobreponerse al PNR de cada pasajero. Sin embargo, esa capacidad es limitada, la tiene menos del 50% de los sistemas de operación actuales.

2.1.4 Los explotadores de aeronaves especializados en servicios chárter no suelen conservar los datos PNR. En algunos casos, por ejemplo cuando emplean un sistema DCS, tendrán un PNR limitado, pero sólo cuando se cierra el vuelo.

2.1.5 En el PNR puede incluirse información complementaria o del “servicio solicitado”. Este tipo de información también se define en los documentos de la IATA mencionados antes en 2.1.1 y puede referirse a necesidades dietéticas y médicas especiales, información sobre un “menor no acompañado”, solicitudes de asistencia, etc.

2.1.6 Alguna información, como el diálogo o comunicación interna entre el personal de la línea aérea y los agentes que hacen las reservas, puede conservarse en el PNR, en particular en el campo de “observaciones generales”, que puede incluir comentarios varios y abreviados.

2.1.7 Los PNR pueden incluir muchos de los elementos de datos individuales descritos en la lista de elementos posibles que contiene el Apéndice 1 de las presentes directrices. Sin embargo, en la práctica y como se describe antes en el párrafo 2.1.3, los explotadores de aeronaves captan únicamente un número limitado de datos como elementos clave para crear un PNR. Como se señaló en 2.1.3, los sistemas de operación de las líneas aéreas pueden tener una

capacidad limitada para incorporar elementos de datos registrados en el DCS (p. ej., toda la información sobre la presentación, el número de asiento y datos del equipaje y la información sobre pasajeros que se presentan y embarcan y pasajeros que no se presentan) en un PNR. Por lo tanto, la estructura de los PNR individuales y la cantidad de datos que contienen varía mucho.

2.1.8 La cantidad y naturaleza de los campos de información del PNR variarán según el sistema que se use para la reserva inicial, o cualquier otro mecanismo de recopilación de datos que se emplee (p. ej., el DCS), el itinerario de que se trate y también según las necesidades especiales del pasajero. Los posibles campos y subcampos de datos PNR pueden ampliarse a más de 60 elementos, como los que se enumeran en el Apéndice 1 de estas directrices. Los campos de datos PNR están sujetos a cambios basados en las necesidades operacionales y en los adelantos tecnológicos.

2.1.9 El PNR no debería contener ninguna información que el explotador de aeronaves no necesite para facilitar el viaje de pasajeros, por ejemplo, origen racial o étnico, opiniones políticas, creencias religiosas o políticas, pertenencia a un sindicato, estado civil o datos sobre la orientación sexual de la persona. Los Estados contratantes no deberían exigir a los explotadores de aeronaves que recopilen esos datos en sus PNR.

2.1.10 El PNR puede contener datos, por ejemplo, alimentos preferidos y cuestiones de salud así como texto libre y observaciones generales, incluidos legítimamente para facilitar el viaje del pasajero. Algunos de esos datos pueden considerarse delicados y requerir protección adecuada. Es particularmente importante que los transportistas y los Estados protejan estos datos. Aunque pueden ser pertinentes al determinar el riesgo que pueda representar un pasajero, esos datos deberían tenerse en cuenta únicamente si hay indicaciones concretas que requieren el uso de esos datos para los fines mencionados en el párrafo 2.2.2, a) a d).

2.1.11 Los datos PNR se captan en los sistemas de reserva muchos días o semanas antes del vuelo, y hasta aproximadamente un año antes de la salida. Por lo tanto, la información que contienen los sistemas de reserva es dinámica y puede cambiar continuamente desde el momento en el que el vuelo queda abierto para reserva.

2.1.12 Por otra parte, la información sobre pasajeros y vuelos del sistema de control de salida está disponible únicamente cuando el vuelo se “abre” para la presentación de los pasajeros (hasta 48 horas antes de la salida). La información de control de salida de un vuelo se completa sólo al cerrar el vuelo y puede estar disponible durante 12 a 24 horas después de la llegada del vuelo a su destino final.

## **2.2 ¿POR QUÉ REQUIEREN LOS ESTADOS LA TRANSFERENCIA DE DATOS PNR?**

2.2.1 Varios Estados consideran que los datos PNR son de importancia crítica, por la utilidad de su análisis en la evaluación de la amenaza, particularmente con relación a la lucha contra el terrorismo y los delitos graves. Por lo tanto, estos Estados han promulgado o planean promulgar leyes para que los explotadores de aeronaves proporcionen a sus autoridades públicas los datos PNR. Además, varios Estados consideran que los datos PNR son importantes para la prevención, investigación o enjuiciamiento por un acto terrorista o un delito grave.

2.2.2 La identificación de pasajeros de alto riesgo potencial, por medio del análisis de datos PNR, da a los Estados y a los explotadores de aeronaves la capacidad de:

- a) mejorar la seguridad de la aviación;
- b) aumentar la seguridad nacional y fronteriza;
- c) evitar y combatir actos terroristas y delitos conexos y otros delitos graves de carácter transnacional, incluida la delincuencia organizada, y ejecutar órdenes de arresto y evitar la fuga de quienes estén detenidos por tales delitos;

- d) proteger los intereses vitales de los pasajeros y del público en general, incluida la salud;
- e) mejorar los procedimientos de control fronterizo en los aeropuertos; y
- f) facilitar y salvaguardar el tráfico legítimo de pasajeros.

### 2.3 ¿QUÉ OBJETO TIENEN ESTAS DIRECTRICES?

2.3.1 Los explotadores de aeronaves podrían enfrentar problemas jurídicos, técnicos y financieros si tuvieran que responder a múltiples requisitos de transferencia de datos PNR impuestos unilateralmente o convenidos bilateralmente que difirieran sustancialmente unos de otros.

2.3.2 El objeto de estas directrices es establecer medidas uniformes para la transferencia de datos PNR y para el manejo posterior de estos datos por los Estados en cuestión, basándose en los principios de:

- a) costo mínimo para la industria;
- b) exactitud de la información;
- c) datos completos;
- d) protección de los datos personales;
- e) oportunidad; y
- f) eficiencia y eficacia del manejo de datos/manejo de riesgos.

2.3.3 Con estas directrices también se procura ayudar a los Estados a fijar requisitos y procedimientos de información para minimizar las cargas técnicas que puedan dificultar la aplicación de estas medidas uniformes. En estas directrices se trata la cuestión de la transferencia de datos PNR del sistema de un explotador a un Estado y la gestión de esos datos, incluidos los arreglos de almacenamiento y protección.

2.3.4 Un conjunto de directrices armonizadas para la transferencia de datos PNR debería ser útil para los Estados solicitantes y los explotadores de aeronaves al ayudar a los Estados a diseñar sistemas y concertar arreglos que sean compatibles con estas directrices pero que no afecten a su capacidad de hacer cumplir sus leyes y preservar la seguridad nacional y la del público.

2.3.5 Si se aplicaran uniformemente, estas directrices proporcionarían un marco mundial que permitiría que:

- a) todos los Estados aprovecharan la utilidad del análisis de datos PNR para fines de seguridad y protección compartidos;
- b) los explotadores de aeronaves contarán con un conjunto de requisitos comunes para la transferencia de datos PNR; y
- c) todos los pasajeros gozarán de la protección básica de sus datos PNR.

## 2.4 LEYES Y REGLAMENTOS

2.4.1 El requisito para transferir datos PNR debería regirse por disposiciones jurídicas explícitas. Las razones para requerir datos PNR deberían estar claramente expresadas en las leyes o reglamentos pertinentes del Estado o en textos explicativos que acompañen a dichas leyes o reglamentos, según corresponda.

2.4.2 Los Estados deberían asegurarse de que sus autoridades públicas tengan la facultad legal para procesar los datos PNR pedidos a los explotadores de aeronaves, de modo que se observen estas directrices. Se invita a los Estados a enviar a la OACI un texto completo de esa legislación para difundirlo en línea a otros Estados como información. Todas las preguntas que se hagan sobre esa legislación deberían dirigirse al Estado y no a la OACI.

2.4.3 El explotador de aeronaves tiene la obligación de cumplir las leyes tanto del Estado del que se transporta pasajeros (Estado de salida) como del Estado al que transporta a esos pasajeros (Estado de destino).

2.4.4 Si las leyes del Estado de salida impiden que un explotador de aeronaves cumpla los requisitos del Estado de destino, ambos Estados deberían consultarse, lo antes posible, para resolver el conflicto de leyes.

2.4.5 Hasta que se resuelva el conflicto descrito en 2.4.4, los Estados deberían considerar si la suspensión de las multas y otras sanciones contra un explotador de aeronaves que no puede cumplir los requisitos PNR de dichos Estados es apropiada para las circunstancias particulares del caso.

## 2.5 ELEMENTOS DE DATOS PNR

2.5.1 Como se vio en la sección 2.1, los PNR pueden contener una cantidad considerable de datos. Los Estados deberían limitar sus exigencias a la transferencia de aquellos elementos del PNR que sean necesarios y pertinentes y para los fines mencionados en la sección 2.2. En el Apéndice 1 de las presentes directrices figuran elementos de datos específicos que pueden estar disponibles en el o los sistemas del explotador. A este respecto, deberían aplicarse, según correspondan, los principios de la sección 2.9 (filtrado de datos PNR).

2.5.2 Los Estados no deberían exigir que un explotador de aeronaves sea responsable de presentar datos PNR que aún no se hayan recopilado o que el explotador no tenga en sus sistemas de reserva o de control de salida. Un explotador sólo debería ser responsable de los datos que están disponibles en su sistema de reserva o de control de salida. Los elementos de datos específicos que podrían estar disponibles en el sistema del explotador también dependerán del tipo de servicios de transporte aéreo que proporcione.

2.5.3 Se puede pedir a los explotadores de aeronaves que proporcionen datos PRN capturados a los Estados que lo soliciten, independiente del proceso mediante los cuales los reciban.

## 2.6 PROCESAMIENTO DE DATOS PNR

2.6.1 Los Estados deberían requerir datos PNR solamente de los explotadores de aeronaves que explotan directamente vuelos que deben entrar, salir o pasar en tránsito por los aeropuertos situados en sus territorios, sea como vuelos regulares o como resultado de una desviación imprevista a un aeropuerto situado en sus territorios (los Estados deberían aceptar que en el último caso la capacidad para proporcionar datos PNR puede ser limitada).

2.6.2 Es particularmente importante que estos datos estén protegidos y, por lo tanto, un Estado que obtenga información PNR debería, como mínimo:

- a) limitar el uso de los datos al fin para el cual los recabe;

- b) restringir el acceso a esos datos;
- c) limitar el período de almacenamiento de los datos conforme a los fines para los cuales se transfieren;
- d) asegurar que las personas puedan solicitar que se revelen los datos que se tengan sobre ellas, de acuerdo con 2.14.3 de las presentes directrices, para solicitar que se efectúen correcciones o anotaciones, de ser necesario;
- e) asegurar que las personas tengan la oportunidad de que se hagan correcciones (véase 2.14.4); y
- f) asegurar que los protocolos de transferencia de datos y los sistemas automatizados apropiados están instalados para tener acceso o recibir los datos de una manera conforme con estas directrices.

2.6.3 Los Estados no deberían exigir datos PNR a un explotador de aeronaves que no explota físicamente un vuelo a un aeropuerto situado en sus territorios cuando el código de designador del explotador de aeronaves se usa para identificar un vuelo explotado por otro explotador de aeronaves como parte de un acuerdo de comercialización o de código compartido.

## 2.7 MÉTODOS DE TRANSFERENCIA DE DATOS PNR

2.7.1 Actualmente hay dos métodos posibles de transferencia de datos:

- a) *Método “extraer”*. Las autoridades públicas del Estado que requieren los datos pueden llegar (“tienen acceso”) al sistema del explotador de aeronaves y tomar (“extraen”) de su base de datos una copia de los datos necesarios;
- b) *Método “enviar”*. Los explotadores aéreos transmiten (“envían”) los elementos de datos PNR requeridos a la base de datos de la autoridad que los solicita.

2.7.2 Los Estados deberían considerar las ventajas relativas de los métodos de “enviar” y de “extraer” en cuanto a protección de datos y opciones de evaluación de riesgos, y en cuanto al impacto económico de cada método en el Estado y en los explotadores al establecer los sistemas y en la transferencia continua de datos.

2.7.3 Sin embargo, se recomienda que los Estados consideren adoptar el método de “enviar” porque el explotador queda como guardián y controlador de los datos PNR.

2.7.4 Los datos PNR que requiera un Estado deberían transferirse por conducto de una sola dependencia representativa del Estado participante (concepto de “ventanilla única”).

## 2.8 FRECUENCIA Y HORA DE LA TRANSFERENCIA DE DATOS PNR

2.8.1 Cuando se desarrolle la capacidad técnica para enviar datos PNR, los Estados deberían determinar la frecuencia y la hora de las transferencias teniendo en cuenta las limitaciones y capacidad de los sistemas de los explotadores de aeronaves.

2.8.2 El tiempo y la frecuencia de la transferencia de datos debería limitarse a lo necesario para los fines mencionados en la sección 2.2. Los Estados deberían recibir regularmente datos según el cronograma y deberían minimizar el número de veces en que se transmiten datos PRN para un vuelo particular.

2.8.3 Cuando los Estados identifiquen una amenaza específica, podrán solicitar datos de un pasajero determinado, un vuelo o del PRN para cada caso de conformidad con los procedimientos establecidos por esos Estados.

## **2.9 FILTRADO DE DATOS PNR**

2.9.1 El Estado que requiera datos PNR debería consultar a los explotadores que los proporcionen sobre el método o métodos más eficientes para filtrar los datos teniendo plenamente en cuenta las soluciones tecnológicas disponibles y las leyes y reglamentos aplicables (véase 2.4.3).

2.9.2 Deberían instalarse mecanismos apropiados para asegurar que los explotadores de aeronaves envíen o que las autoridades estatales pertinentes extraigan sólo los elementos de datos PNR requeridos.

2.9.3 Los Estados pueden decidir si el filtrado se efectuará en el sistema individual de los explotadores de aeronaves o de sus agentes autorizados o en el sistema del Estado receptor. Los Estados pueden también considerar si debería establecerse un sistema de filtrado regional controlado por los explotadores interesados.

## **2.10 ALMACENAMIENTO DE DATOS PNR**

El Estado receptor no debería almacenar los datos PNR más tiempo que el razonablemente necesario para los fines declarados respecto a su recopilación y para fines de auditoría y corrección, de conformidad con sus leyes.

## **2.11 RETRANSFERENCIA**

2.11.1 Deberían establecerse salvaguardias apropiadas para que los datos PNR sólo se retransfieran a autoridades públicas autorizadas. En tales salvaguardias deberían tenerse en cuenta los acuerdos o compromisos concertados con el Estado del que se transfieren los datos.

2.11.2 Cuando los datos PNR obtenidos por un Estado vayan a transferirse a otro, el propósito de tal retransferencia intergubernamental o intercambio debería ser compatible con los propósitos enunciados en 2.2.2 y las condiciones en las que se efectúe una transferencia deberían resolverse con el proceso previsto en 2.4.4 y 2.4.5. Los Estados deberían tener presente que la retransferencia de datos podría exponer al explotador de aeronaves a responsabilidades civiles.

## **2.12 PROTECCIÓN DE DATOS PNR: PRINCIPIOS GENERALES**

2.12.1 Los Estados deberían asegurarse de que cada autoridad pública que tenga acceso a los datos PNR proporcione un nivel apropiado de gestión y protección de los datos.

2.12.2 Cuando no haya una legislación nacional, los Estados deberían tener procedimientos para proteger los datos PNR de un pasajero y usar estas directrices, según corresponda, como base para preparar leyes de protección de datos o reglamentos sobre transferencia y procesamiento de datos PNR.

2.12.3 Debería lograrse un equilibrio razonable entre la necesidad de proteger los datos PNR del pasajero y la prerrogativa del Estado de exigir la divulgación de información sobre el pasajero. Por lo tanto, los Estados no deberían

restringir indebidamente la transferencia de datos PNR de los explotadores de aeronaves a las autoridades pertinentes de otros Estados, y deberían garantizar que los datos PNR del pasajero están protegidos.

### **2.13 SEGURIDAD E INTEGRIDAD DE LOS DATOS PNR**

2.13.1 Los Estados deberían tomar medidas de reglamentación, de procedimientos y técnicas para garantizar que el procesamiento de los datos PNR para los fines indicados en la sección 2.2 se efectúe conforme a las salvaguardias apropiadas, principalmente con respecto a la seguridad, autenticidad, integridad y confidencialidad de esos datos. También deberían tomarse precauciones contra el uso indebido o abusivo de los datos por las autoridades del Estado.

2.13.2 Los Estados deberían asegurar que sus sistemas y redes de computadoras de datos PNR se diseñen para impedir que los explotadores de aeronaves tengan acceso a través de estos sistemas a los datos o sistemas de información de otros explotadores.

2.13.3 Para impedir la divulgación, copia y uso o modificación no autorizados de los datos proporcionados a un Estado, el Estado receptor debería restringir el acceso a dicha información a los casos de necesidad justificada y usar mecanismos de seguridad reconocidos, como contraseñas, cifrado u otras salvaguardias razonables, para impedir el acceso no autorizado a los datos PNR contenidos en sus sistemas y redes de computadoras.

2.13.4 Los Estados deberían, conforme a sus leyes y reglamentos nacionales pertinentes, mantener un sistema de control de bases de datos que prevea la eliminación ordenada de los datos PNR recibidos.

2.13.5 Con el método de “extraer”, los sistemas de acceso al PNR operados por autoridades de Estado deberían diseñarse de modo que no perjudiquen la operación ni la seguridad de los sistemas de los explotadores de aeronaves. Los sistemas de acceso también deberían diseñarse de modo que los datos del explotador no puedan modificarse ni puedan efectuarse otras acciones que amenacen la integridad de sus datos o sistemas (es decir, que sean sistemas de “lectura solamente”).

2.13.6 Los Estados deberían asegurar que se establezca un programa apropiado de auditoría para vigilar la transferencia, supresión y destrucción de datos PNR de sus bases de datos. El acceso al sistema de auditoría debería limitarse a los usuarios autorizados.

### **2.14 TRANSPARENCIA Y CORRECCIONES DE LOS DATOS DE LOS PASAJEROS**

2.14.1 El explotador de aeronaves o su agente debería dar aviso adecuado a los pasajeros (por ejemplo, en el momento de reservar un vuelo o comprar un pasaje) de que puede estar obligado por la ley a proporcionar a las autoridades públicas de un Estado alguno o todos los datos PNR que tenga respecto a un vuelo hacia, desde o a través de un aeropuerto en el territorio del Estado y de que la información puede transmitirse a otras autoridades cuando sea necesario para cumplir con la finalidad del Estado de obtener la información. Este aviso debería incluir también el fin especificado para obtener la información y orientación apropiada al pasajero sobre cómo tener acceso a sus datos y obtener una corrección.

2.14.2 Los explotadores podrían utilizar los modelos de formularios de información/aviso a los pasajeros que figuran en el Apéndice 2 de estas directrices.

2.14.3 El Estado debería prever mecanismos apropiados, establecidos por ley, cuando sea factible, para que los pasajeros soliciten acceso y consulten la información personal sobre ellos y soliciten correcciones o anotaciones, de ser necesario.

2.14.4 Deberían establecerse mecanismos de corrección apropiados para que los pasajeros puedan obtener indemnización adecuada por el procesamiento ilícito de sus datos PNR por las autoridades públicas.

## 2.15 COSTOS

2.15.1 Los Estados deberían considerar cuidadosamente el costo para los explotadores derivado de las diversas opciones para obtener datos PNR. Hay diferentes regímenes de costos relacionados con los enfoques de “enviar” y “extraer” y, por lo tanto, el Estado debería consultar a los explotadores para determinar el método más apropiado y reducir al mínimo el costo, tanto para él como para los explotadores.

2.15.2 Los Estados, al exigir la transferencia de datos PNR, deberían tener en cuenta los problemas de otros países y de los explotadores de aeronaves en sus territorios, especialmente con respecto al costo y al impacto potencial en la infraestructura existente.

## 2.16. SANCIONES Y PENAS

2.16.1 Los Estados deberían reconocer que los explotadores de aeronaves no pueden verificar si los datos PNR que recopilan son precisos o completos. Por lo tanto, no deberían tomarse medidas contra el explotador ni considerarlo responsable jurídica, financieramente o de otro modo por la transferencia de datos PNR que se hayan recopilado de buena fe, pero que más tarde resulten ser falsos, induzcan a error o sean de otro modo incorrectos.

2.16.2 Cuando un explotador de aeronaves no haya transferido datos PRN para un vuelo desviado, los Estados deberían tener en cuenta las circunstancias que rodean la desviación.

2.16.3 Cuando se impongan sanciones y penas por no proporcionar datos PRN, los Estados deberían imponerlas únicamente a los explotadores de aeronaves que realizan directamente vuelos que entran, salen o pasan en tránsito por los aeropuertos situados en sus territorios.

## 2.17 OTROS ASPECTOS

Los Estados que recopilen datos PNR deberán cumplir estrictamente las disposiciones del Anexo 13 al Convenio de Chicago — *Investigación de accidentes e incidentes de aviación*, sobre la no divulgación de registros en el caso de una investigación de accidentes o incidentes (Capítulo 5, 5.12).

---

## Apéndice 1

### ELEMENTOS DE DATOS PNR

(Véase el párrafo 2.5.1)

El o los sistemas del explotador pueden incluir los siguientes elementos de datos:

---

<i>Grupos o categorías de datos</i>	<i>Elementos componentes de los datos</i>
Nombre en el PNR, detalles	Nombre completo del pasajero, apellido, nombre/inicial, título, otros nombres en el PNR
Dirección, detalles	Dirección de contacto, de facturación, de emergencia, correo electrónico, dirección postal, residencia, dirección prevista [en el Estado que exige la transferencia de datos PNR]
Número(s) de teléfono de contacto	[Detalles del teléfono]
Datos API recopilados	Todo dato API recopilado, por. ej., nombre que figura en el pasaporte, fecha de nacimiento, sexo, nacionalidad, número de pasaporte
Información de pasajero frecuente	Número de cuenta y categoría del pasajero frecuente
Código localizador del PNR	Número localizador de archivo, referencia de reserva y número de seguimiento de reserva
Número de pasajeros en el PNR	[Número]
Condición del pasajero para el viaje	Información de lista de espera
Toda la información sobre las fechas	Fechas de: creación del PNR, reserva, salida, llegada, primer viaje en el PNR, última modificación del PNR, expedición del billete, "primera fecha de viaje prevista", primera llegada [al Estado que exige transferencia de datos PNR], reserva tardía
Información PNR dividida	Varios pasajeros en el PNR, otros pasajeros en el PNR, otra referencia PNR, un solo pasajero en la reserva
Toda la información sobre la expedición del billete	Fecha de expedición/compra del billete, clase de viaje vendida, ciudad de expedición, número de billete, billete de ida, ciudad de expedición del billete, campos de cálculo automático de tarifa (ATFQ)

<i>Grupos o categorías de datos</i>	<i>Elementos componentes de los datos</i>
Todo el itinerario para el PNR	Tramos de vuelo/puertos del itinerario, historial del itinerario, ciudad de origen/punto de embarque, ciudad de destino, tramos vigentes del itinerario, tramos cancelados, días de escala, tramos volados, información de vuelo, fecha de salida de vuelos, punto de embarque, puerto de llegada, tramos abiertos, tramos de ruta alternativa desconocida (ARNK), tramos no aéreos, detalles de conexión del vuelo de llegada, información postransporte, estado de confirmación
Información sobre la forma de pago (FOP)	Toda FOP [en efectivo, electrónico, número y fecha de expiración de la tarjeta de crédito, aviso de billete prepago (PTA), cambio], detalles de la persona/agencia que paga el billete, códigos de descuento al personal
Toda la información sobre la presentación*	Generalmente sólo está disponible después de cerrarse el vuelo: número de seguridad de presentación, identidad del agente de presentación, hora de presentación, estado de presentación, estado de confirmación, número de embarque, indicador de embarque, orden de presentación
Toda la información sobre el asiento	Asientos pedidos por anticipado; el asiento definitivo sólo después de cerrar el vuelo*
Toda la información sobre el equipaje*	Generalmente sólo está disponible en el DCS después de cerrarse el vuelo: cantidad de bultos, números de los talones de equipaje, peso de los bultos, información sobre todo el equipaje despachado junto, jefe del grupo, cantidad de bultos juntos, código del transportista del equipaje, condición del bulto, destino/punto de descarga del bulto
Información del agente de viajes	Detalles de la agencia de viajes, nombre, dirección, detalles del contacto, código IATA
Información recibida de	Nombre de la persona que hace la reserva
Información sobre pasajero que se presenta*	Generalmente sólo está disponible después de que los pasajeros se presentan y se cierra el vuelo: identificador de presentación
Información sobre pasajero que no se presenta*	Sólo está disponible después de cerrarse el vuelo: historial del pasajero que no se presenta
Observaciones generales	Toda la información de la sección de observaciones generales
Texto libre/campos de códigos en OSI, SSR, SSI, observaciones/historial	Todos los códigos de la IATA.

\* El DCS contiene estos elementos que no están disponibles antes de la salida. Se recomendó a la Organización Mundial de Aduanas (OMA) que considerara incorporar estos elementos en los mensajes API futuros. Dependiendo del sistema de la línea aérea, estos elementos pueden ser o no parte de un PNR.

## Apéndice 2

# MODELO DE FORMULARIO DE INFORMACIÓN/AVISO A LOS PASAJEROS

### FORMULARIO A

*(Véase el párrafo 2.14.2)*

#### AVISO PARA VIAJAR A [NOMBRE DEL ESTADO DE DESTINO]

De conformidad con la ley de [nombre del Estado de salida], [nombre de la autoridad pública del Estado de destino] tendrá acceso o recibirá de los explotadores de aeronaves y agentes de viajes cierta información sobre viajes y reservas, llamada registro de nombres de los pasajeros o datos PNR, sobre los pasajeros que vuelan a [nombre del Estado de destino].

[Nombre de la autoridad pública del Estado de destino] se compromete a emplear estos datos PNR para fines como mejorar la seguridad de la aviación, aumentar la seguridad nacional y de fronteras y prevenir y combatir el terrorismo, la delincuencia transnacional y la organizada. El PNR puede incluir información proporcionada durante el procedimiento de reserva o conservada por las líneas aéreas o los agentes de viajes, incluso detalles de tarjetas de crédito y otros datos financieros privados similares.

La información no se conservará más tiempo que el necesario para los fines declarados para recopilarla, y para fines de auditoría y corrección conforme a la ley de [nombre del Estado de destino].

Puede obtener más información sobre estas disposiciones, incluso sobre las medidas para salvaguardar sus datos personales, dirigiéndose a su línea aérea o a su agente de viajes o a [nombre de la autoridad pública del Estado de destino].

-----

**FORMULARIO B***(Véase el párrafo 2.14.2)***AVISO SOBRE LOS DATOS DEL REGISTRO DE NOMBRES  
DE LOS PASAJEROS**

Cada vez más Estados requieren que las líneas aéreas les den acceso a sus registros que contengan cierta información de viajes y reservas, conocida como datos del registro de los nombres de los pasajeros (PNR). La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha preparado directrices para ayudar a los Estados a idear los requisitos y procedimientos para manejar los datos PNR.

Los Estados sólo deberían usar los datos PNR para fines como mejorar la seguridad de la aviación, aumentar la seguridad nacional y de fronteras, y prevenir y combatir el terrorismo, la delincuencia transnacional y la organizada. El PNR puede incluir información sobre los pasajeros proporcionada durante el procedimiento de reserva o conservada por las líneas aéreas o los agentes de viajes, incluso detalles de tarjetas de crédito y otros datos financieros privados similares.

Las autoridades de los Estados no deberían conservar los datos PNR más tiempo que el necesario para los fines declarados para recopilarlos y para fines de auditoría y de corrección conforme a las leyes nacionales.

Puede obtener más información sobre estas disposiciones, incluso sobre las medidas para salvaguardar sus datos personales, dirigiéndose a su autoridad nacional pertinente o a su línea aérea o agente de viajes.

— FIN —



ISBN 978-92-9231-760-7



9 789292 317607