



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES**

**COMITÉ EJECUTIVO**

**Cuestión 14: Programas de facilitación**

**NOVEDADES RELATIVAS AL ANEXO 9 — FACILITACIÓN**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

**RESUMEN**

La facilitación es la gestión eficiente de los procesos de control fronterizo para acelerar el despacho de aeronaves, pasajeros/tripulación, equipaje y carga. El 39º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (2016) acordó que las prioridades del Programa de facilitación (FAL) en relación con el Anexo 9 durante el trienio 2017-2019 serían, entre otras, racionalizar las disposiciones del Anexo 9, brindando un conjunto simplificado de Normas y métodos recomendados (SARPS) mejorados y basados en la performance; y comprometerse a tener en cuenta los avances tecnológicos y preparar respuestas ante cuestiones nuevas y emergentes relacionadas con la facilitación. Por consiguiente, en esta nota se informa sobre las novedades relacionadas con el Anexo 9 desde la última Asamblea y también se presentan las prioridades de trabajo del programa FAL respecto al Anexo 9. En la conclusión de la nota se proponen prioridades de trabajo respecto al Anexo 9, en el Apéndice A, y los resultados esperados para el próximo trienio.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a respaldar las prioridades propuestas para el programa FAL relacionado con el Anexo 9 y los resultados previstos para el trienio 2020-2022, expuestos en el Apéndice A.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C: <i>Seguridad de la aviación y facilitación.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el Presupuesto del Programa regular para 2020 – 2022 y/o con contribuciones extrapresupuestarias.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> (15ª edición, octubre de 2017) <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 6 de octubre de 2016)</i> (Doc 10075) <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación</i> , A40-WP/61 <i>Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo</i> (Doc 10042)

## ANTECEDENTES

1.1 El 39º período de sesiones de la Asamblea (2016) acordó que las prioridades del Programa de facilitación (FAL) en relación con el Anexo 9 durante el trienio 2017 – 2019 estarían divididas en dos categorías. En cuanto a “cómo trabajar mejor con los recursos disponibles”, las prioridades del programa serían llevar a cabo la consolidación de su trabajo, examinar las cuestiones relativas al incumplimiento de las Normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 — *Facilitación* y elaborar estrategias para asistir a los Estados en el cumplimiento. La segunda categoría, “cómo planificar el futuro”, comprendería el compromiso permanente de tener en cuenta los avances tecnológicos relacionados con el trabajo del programa FAL, incluida la preparación de respuestas ante cuestiones nuevas y emergentes relacionadas con la facilitación.

## 2. NOVEDADES RESPECTO DE LAS PRIORIDADES RESPALDADAS PARA 2017-2019

2.1 Con respecto a “cómo trabajar mejor con los recursos disponibles”, se están abordando los problemas de incumplimiento relacionados con el Anexo 9 mediante los seminarios FAL regionales, así como la lista de verificación del cumplimiento (CC) en línea del Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) de la OACI, que permite registrar información sobre el cumplimiento de los SARPS y, por lo tanto, evaluar el estado de implementación de los SARPS por los Estados miembros (véase el Apéndice B). Se desarrolló el sistema EFOD para abordar la necesidad de contar con medios más eficientes para notificar e investigar las diferencias con los SARPS. Se están implementando los SARPS del Anexo 9 relacionados con los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) mediante actividades en el marco de la estrategia del Programa OACI de identificación de viajeros (ICAO TRIP), sobre lo cual se informa por separado en la nota A40-WP/xx.

2.2 En diciembre de 2016, se difundió la Comunicación a los Estados EC 6/1-16/106, *Designación de un Coordinador nacional de facilitación*. En el momento de redactar este documento, 164 Estados miembros habían presentado candidaturas. En noviembre de 2017, se difundió la Comunicación a los Estados EC6/3-17/126, que señalaba a la atención la Norma 9.22.1 del Anexo 9 — *Facilitación*, que obliga a los Estados contratantes que requieran la transferencia de datos del Registro de nombres de los pasajeros (PNR) a adoptar y utilizar el mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT como método único de transferencia de datos del PNR, de la línea aérea al gobierno, a fin de garantizar la interoperabilidad mundial.

2.3 Durante el trienio actual, se celebraron seminarios FAL regionales de implementación en diversas Oficinas Regionales de la OACI: París (Francia, 20-24 de noviembre de 2017); Dakar (Senegal, 5-8 de marzo de 2018); El Cairo (Egipto, 12-15 de marzo de 2018); Lima, (Perú, 16-19 de septiembre de 2018); y Bangkok (Tailandia, 11-15 de marzo de 2019). La serie de seminarios se centró en: a) el Sistema EFOD, con una sesión dedicada a la finalización de la CC del Anexo 9; y, b) la elaboración de Programas nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFP), basados en el Doc 10042, *Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo*, que contiene información sobre la manera en que los Estados pueden cumplir con las normas 8.17, 8.18 y 8.19 del Anexo 9 y trabajar para aumentar la cooperación y coordinación en cuestiones relacionadas con la facilitación entre diversos organismos o dependencias gubernamentales pertinentes.

2.4 En 2014, el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su resolución 2178 (2014), instó a los Estados miembros a exigir que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen a las autoridades nacionales competentes información anticipada sobre los pasajeros (API). Las novedades en materia de “cómo planificar el futuro” desde la última Asamblea incluyen la adopción por el Consejo, en junio de 2017, de la Enmienda 26 del Anexo 9. Uno de los cambios más significativos

incorporados mediante esa enmienda del Anexo es la inclusión de un nuevo Capítulo 9 que contiene SARPS nuevos y revisados sobre Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros, que abarcan el sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API), API interactiva (iAPI), datos del Registro de nombres de los pasajeros (PNR) y sistemas electrónicos de viaje (ETS).

2.5 Mediante la 15ª edición (octubre de 2017) del Anexo 9 ahora se obliga a cada Estado contratante a establecer un sistema API que debe estar respaldado jurídicamente en forma apropiada y ajustarse a las normas reconocidas a nivel internacional que se aplican a la API. Se subraya la importancia de la legislación/autoridad jurídica, ya que el Anexo también recomienda que un Estado que elabore legislación para implantar un sistema API debería considerar la elaboración de reglamentos armonizados en los que se satisfagan las necesidades de todos los organismos afectados, se defina un conjunto común de elementos de datos API requeridos para esa jurisdicción y se designe un organismo gubernamental (Ventanilla única) para que reciba los datos API en nombre de todos los demás organismos. Se celebró el primer "Seminario práctico de la OACI sobre API" del 24 al 25 de septiembre de 2018 en Singapur con el apoyo del Ministerio de Transporte de Singapur y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA).

2.6 Entre otros cambios de la Enmienda 26, cabe señalar los MRTD, los sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) y el transporte de menores no acompañados por vía aérea, este último, a raíz de que se tiene cada vez más conciencia a nivel internacional del fenómeno de los combatientes terroristas extranjeros (FTF) y la trata de niños. Tras la adopción de la Enmienda 26, se adaptaron según la necesidad las preguntas del protocolo de la Auditoría de la seguridad de la aviación con respecto a los componentes del Anexo 9 (Facilitación) que respaldan los objetivos de seguridad de la aviación y seguridad fronteriza.

2.7 Se celebró la Décima reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/10) del 10 al 13 de septiembre de 2018. Los temas tratados incluyeron propuestas de SARPS nuevos/revisados del Anexo 9 sobre documentos de identificación de la tripulación, viaje de menores no acompañados por vía aérea y trata de personas. El Grupo de expertos recomendó, en particular, que la disposición sobre la Ventanilla única de ingreso de datos del pasajero pasase a la categoría de Norma. Se han creado dos nuevos grupos de trabajo del Grupo de expertos FAL, uno para tratar la cuestión de los SARPS nuevos/revisados sobre los datos del PNR y otro relacionado con la trata de personas. El Grupo de expertos también decidió, entre otras cosas, que el Plan global para la facilitación de la aviación (GAFP) era impracticable (inviabile) por el momento. Las disposiciones de la Enmienda 27, derivadas de las recomendaciones de la FALP/10 y adoptadas por el Consejo en junio de 2019, figuran en el Apéndice C.

2.8 El 39º período de sesiones de la Asamblea (27 de septiembre al 6 de octubre de 2016) acordó invitar al Consejo a seguir examinando la propuesta de elevar el Método recomendado 8.46 del Anexo 9 a la categoría de Norma, tras un examen de los resultados de las auditorías del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (véase A39-WP/528, párrafos 31.5 y 31.6). A continuación, el Consejo acordó que el plazo/la fecha límite para la aplicación de la decisión de la Asamblea sería posterior a una evaluación de los niveles de implementación de los planes de asistencia familiar obtenidos a través del Anexo 9 y las listas de verificación del cumplimiento (CC) del USOAP en el Sistema EFOD durante el tercer trimestre de 2018, para el Anexo 9, y el cuarto trimestre de 2020, para el USOAP. En abril de 2019, en su segunda sesión correspondiente al 217º período de sesiones, el Comité de Transporte Aéreo (ATC) examinó la información, proporcionada por la Secretaría, sobre la implementación del RP 8.46. El ATC decidió pedir a la Secretaría que recopilara información sobre la ejecución de los planes de asistencia familiar por parte de las líneas aéreas y los aeropuertos, obtenidos a través de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); informara sobre el nivel de implementación del RP 8.46 a partir de datos obtenidos por medio del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional, de haberlos; y presentara dicha información durante el 219º período de sesiones.

### 3. PRIORIDADES Y RESULTADOS: 2020 – 2022

3.1 Deberían conservarse en el próximo trienio las mismas categorías para el trabajo del programa FAL sobre el Anexo 9, con resultados actualizados a la luz del trabajo ya realizado durante este trienio. Por ejemplo, los programas FAL, mediante los eventos celebrados en el marco de la Estrategia ICAO TRIP, los seminarios prácticos del directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y los seminarios FAL regionales de implementación, continuarán ayudando a los Estados a implementar los SARPS pertinentes del Anexo 9, de conformidad con la iniciativa *Ningún país se queda atrás* (NCLB) de la Organización.

3.2 Durante el trienio 2020-2022, la Secretaría prevé llevar a cabo una serie de seminarios FAL regionales de implementación dedicados en particular a API, PNR y PKD. En los seminarios se detalla el marco normativo definido por el Anexo 9, se establecen los pasos a seguir por los Estados miembros para implementar el intercambio de datos sobre los pasajeros y se intercambian las mejores prácticas aplicadas por algunos Estados, en particular, en las esferas de los reglamentos sobre privacidad y protección de datos; en esos seminarios participan la IATA y otros asociados internacionales, según corresponda. La reciente adopción de una Norma que exige el establecimiento de API, la labor continua para mejorar los SARPS acerca del intercambio de datos sobre los pasajeros del Anexo 9, incluida la labor del Grupo de trabajo del Grupo de expertos FAL en materia de SARPS sobre PNR, los beneficios de API y PNR con respecto a la gestión de fronteras y seguridad fronteriza y la inclusión específica de API en el Plan global para la seguridad de la aviación (GASeP); y el creciente interés internacional en el intercambio de datos sobre los pasajeros, expresado especialmente por el Consejo de Seguridad que —actuando en virtud el Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas— exigió el uso de API y PNR por los Estados Miembros en la resolución 2396 (2017) (cuyos extractos se reproducen en el Apéndice D), han hecho que la implementación de API y PNR sea una prioridad importante para los programas FAL. Además, esta serie de seminarios regionales serviría para fortalecer las actividades sobre NCLB de la OACI relacionadas con cuestiones reglamentarias del intercambio de datos sobre los pasajeros, así como para complementar iniciativas adoptadas por otras organizaciones internacionales y regionales y destinadas a promover sus mandatos e intereses específicos, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT), la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) y la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa (OSCE).

3.3 La planificación para el futuro es una tarea permanente, ya que el programa FAL relacionado con el Anexo 9, por medio una vez más del Grupo de expertos FAL, continuamente procura adelantos tecnológicos y prepara respuestas ante problemas nuevos y emergentes en el área de la facilitación. Está pendiente la labor adicional sobre SARPS y textos de orientación sobre temas como PNR, trata de personas y conciliación de múltiples documentos de viaje con un pasajero, y se prevé que el Grupo de expertos FAL la concluya durante el próximo trienio. Está previsto que la próxima reunión del Grupo de expertos FAL examine la segunda edición revisada del Doc 9957, *Manual de facilitación* sobre el cual se está trabajando. Se espera que se incluyan en el Manual FAL una mejora de las directrices sobre sucesos perturbadores, facilitación de carga (a la luz de cualquier trabajo reciente y pertinente de la Organización Mundial de Aduanas al respecto, con inclusión del comercio electrónico), control fronterizo automatizado (ABC) y temas nuevos o revisados incorporados en el Anexo mediante la Enmienda 27.

-----

## APÉNDICE A

### PRIORIDADES Y RESULTADOS: 2020 – 2022

La tabla que sigue resume las prioridades propuestas para el trabajo del programa FAL sobre el Anexo 9 y los resultados previstos para el trienio 2020 – 2022:

<b>Categorías</b>	<b>Prioridades: 2020-2022</b>	<b>Resultados previstos</b>
A. Trabajar mejor con los recursos disponibles	1. Falta de cumplimiento de los SARPS	a) Elaboración de estrategias para asistir a los Estados en el cumplimiento mediante la lista de verificación del cumplimiento del EFOD del Anexo 9; b) Nuevo formato para los seminarios FAL regionales de implementación centrados en API y PNR; y c) Elaboración, con el apoyo de la oficina de Instrucción mundial en aviación (GAT), de un conjunto de material didáctico del Anexo 9.
B. Planificar el futuro	1. Respuestas a cuestiones nuevas y emergentes	a) Elaboración de SARPS sobre PNR; b) Cuestiones relacionadas con la FAL en materia de trata de personas; y c) Múltiples documentos de viaje utilizados por los pasajeros durante el transporte aéreo.
	2. Adelantos tecnológicos	Examen de la posible necesidad de incluir SARPS en el Anexo 9 sobre los aspectos relacionados con la FAL de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS).

-----



APÉNDICE B

RESUMEN DE LAS RESPUESTAS A LA COMUNICACIÓN A LOS ESTADOS EC 6/3–15/90  
(21 de diciembre de 2015)  
CUMPLIMENTACIÓN DE LA LISTA DE VERIFICACIÓN EN LÍNEA DEL CUMPLIMIENTO  
DEL ANEXO 9 — FACILITACIÓN

Hasta la Enmienda 26, inclusive (fecha de entrada en vigor: 23 de octubre de 2017)  
(al 10 de junio de 2019)

C = Cumplimiento notificado	D = Diferencia(s) notificada(s)
— = Sin datos ingresados en la CC	

Estado	Dato ingresado en la CC	RP 8,46
<b>Región Asia/Pacífico (APAC: 39 Estados)</b>		
Afganistán	—	—
Australia	D	C
Bangladesh	—	—
Bhután	—	—
Brunei Darussalam	—	—
Camboya	—	—
China	D	—
China (RAE de Hong Kong)	D	C
China (RAE de Macao)	D	—
Fiji	C	—
Filipinas	—	—
India	—	—
Indonesia	D	D
Islas Cook	—	—
Islas Marshall	—	—
Islas Salomón	—	C
Japón	D	—
Kiribati	—	—
Malasia	C	—
Maldivas	D	C
Micronesia (Estados Federados de)	—	—
Mongolia	D	D
Myanmar	C	—
Nauru	—	—
Nepal	—	—
Nueva Zelandia	D	—
Pakistán	—	—
Palau	—	—
Papua Nueva Guinea	—	—
República de Corea	C	C
República Democrática Popular Lao	—	—
República Popular Democrática de Corea	C	—
Samoa	—	—
Singapur	D	—
Sri Lanka	—	—
Tailandia	D	—
Timor-Leste	—	—
Tonga	—	—
Tuvalu	—	—
Vanuatu	—	—
Viet Nam	—	—
<b>TOTAL APAC</b>	14 (+2 RAE) 5C; 9+2D	6 (+1 RAE) 4+1C; 2D
<b>Africa oriental y meridional (ESAF: 24 Estados)</b>		
Angola	C	—
Botswana	D	D
Burundi	D	—
Comoras	—	—
Djibouti	—	—

Estado	Dato ingresado en la CC	RP 8,46
Eritrea	D	D
Eswatini	—	—
Etiopía	D	—
Kenya	—	—
Lesotho	—	—
Madagascar	C	C
Malawi	—	—
Mauricio	D	—
Mozambique	—	—
Namibia	—	—
Rwanda	—	—
Seychelles	—	—
Somalia	—	—
Sudáfrica	D	C
Sudán del Sur	—	—
Uganda	D	D
República Unida de Tanzania	C	—
Zambia	D	C
Zimbabwe	C	—
<b>TOTAL ESAF</b>	12 4C; 8D	6 3C; 3D
<b>Región Europa y Atlántico Septentrional (EUR/NAT: 56 Estados)</b>		
Albania	—	—
Alemania	D	—
Andorra	—	—
Argelia	—	—
Armenia	C	C
Austria	C	—
Azerbaiyán	D	C
Belarús	—	—
Bélgica	—	—
Bosnia y Herzegovina	—	—
Bulgaria	D	—
Chequia	D	C
Chipre	D	—
Croacia	—	—
Dinamarca	D	—
Eslovaquia	D	—
Eslovenia	—	—
España	D	C
Estonia	D	—
Federación de Rusia	—	—
Finlandia	D	C
Francia	D	—
Georgia	—	—
Grecia	C	—
Hungría	—	—
Irlanda	D	—
Islandia	D	—
Israel	D	D
Italia	D	C

Estado	Dato ingresado en la CC	RP 8,46
Kazajstán	D	D
Kirguistán	D	D
Letonia	D	—
Lituania	D	C
Luxemburgo	—	—
Macedonia del Norte	C	C
Malta	D	C
Marruecos	C	—
Mónaco	D	—
Montenegro	D	C
Noruega	D	—
Países Bajos	D	C
Polonia	D	—
Portugal	—	—
Reino Unido	D	C
República de Moldova	D	D
Rumania	D	—
San Marino	—	—
Serbia	D	C
Suecia	D	C
Suiza	D	C
Tayikistán	D	—
Túnez	—	—
Turkmenistán	D	C
Turquía	C	C
Ucrania	D	—
Uzbekistán	D	—
<b>TOTAL EUR/NAT</b>	41 6C; 35D	21 17C; 4D
<b>Región Oriente Medio (MID: 15 Estados)</b>		
Arabia Saudita	—	—
Bahrein	C	C
Egipto	D	C
Emiratos Arabes Unidos	D	C
Irán (República Islámica del)	—	—
Iraq	D	—
Jordania	D	C
Kuwait	D	C
Líbano	—	—
Libia	—	—
Omán	C	C
Qatar	C	C
República Arabe Siria	—	—
Sudán	C	C
Yemen	—	—
<b>TOTAL MID</b>	9 4C; 5D	8 8C
<b>Región Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC: 22 Estados)</b>		
Antigua y Barbuda	—	—
Bahamas	D	C
Barbados	C	—
Belice	—	—
Canadá	D	C
Costa Rica	—	—
Cuba	D	C
Dominica	—	—
El Salvador	—	—
Estados Unidos	D	C
Granada	—	—
Guatemala	C	—

Estado	Dato ingresado en la CC	RP 8,46
Haití	—	—
Honduras	D	—
Jamaica	—	—
México	D	—
Nicaragua	D	C
República Dominicana	D	—
Saint Kitts y Nevis	—	—
San Vicente y las Granadinas	—	—
Santa Lucía	—	—
Trinidad y Tabago	—	—
<b>TOTAL NACC</b>	10 2C; 8D	5 5C
<b>Región Sudamérica (SAM: 13 Estados)</b>		
Argentina	—	—
Bolivia (Estado Plurinacional de)	D	C
Brasil	D	C
Chile	D	D
Colombia	D	D
Ecuador	C	—
Guyana	C	—
Panamá	C	—
Paraguay	D	D
Perú	D	C
Suriname	—	—
Uruguay	C	—
Venezuela (República Bolivariana de)	D	C
<b>TOTAL SAM</b>	11 4C; 7D	7 4C; 3D
<b>Región África occidental y central (WACAF: 24 Estados)</b>		
Benin	—	—
Burkina Faso	D	C
Cabo Verde	D	—
Camerún	C	—
Chad	—	—
Congo	—	—
Côte d'Ivoire	—	—
Gabón	—	—
Gambia	—	—
Ghana	—	—
Guinea	D	C
Guinea Ecuatorial	—	—
Guinea-Bissau	—	—
Liberia	—	—
Malí	—	—
Mauritania	—	—
Níger	—	—
Nigeria	C	—
República Centroafricana	—	—
República Democrática del Congo	D	C
Santo Tomé y Príncipe	—	—
Senegal	D	C
Sierra Leona	—	—
Togo	—	—
<b>TOTAL WACAF</b>	7 2C; 5D	4 4C
<b>TOTAL GENERAL</b>	104(+2) 27C; 77+2D	57(+1) 45+1C; 12D

**APÉNDICE C  
TEXTO DE LA ENMIENDA 27 DE LAS**

**NORMAS Y MÉTODOS  
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

**FACILITACIÓN**

**ANEXO 9  
DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**Capítulo 3. Entrada y salida de personas y de su equipaje**

*Enmiéndese* el Capítulo 3 del Anexo 9 como sigue:

.....

3.65 Los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación sólo se expedirán después de que la autoridad pública competente o la autoridad designada para hacerlo en su nombre haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, para la expedición de los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación se establecerán controles adecuados tales como la 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.

.....

**3.85 Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse de que los explotadores de aeronaves que transporten menores no acompañados con sus servicios de acompañamiento incluyan la siguiente información en el formulario que acompaña al menor:*

*- Nombres y apellidos, número de pasaporte o de documento de identidad y datos de contacto (país de residencia, domicilio, número de teléfono) del menor, de la persona que lo entrega a la salida y de la persona que lo recoge en el lugar de destino;*

*- Nombres y apellidos y datos de contacto (país de residencia, domicilio, número de teléfono) del progenitor o tutor legal del menor.*

**Capítulo 6. Aeropuertos internacionales — instalaciones y servicios para el tráfico**

*Enmiéndese* el Capítulo 6 del Anexo 9 como sigue:

.....

6.9 **Método recomendado.**— *Cada Estado contratante debería utilizar los textos de orientación que existan sobre direccionamiento y señalización, como las ~~asegurar que la señalización utilizada en los aeropuertos esté basada en el Doc 9636,~~ Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas (Doc 9636), que publicand~~o~~ conjuntamente ~~por~~ la OACI y la Organización Marítima Internacional, en la medida en que sigan siendo aplicables.*

*Nota.— En el sitio web de la OACI [. . .] figura una lista no exhaustiva de textos de orientación y otros recursos sobre “mejores prácticas” para la consideración y uso de los Estados contratantes.*

.....

~~6.12 **Método recomendado.**— Cada Estado contratante debería asegurar que los explotadores de aeropuertos o explotadores de aeronaves, según corresponda, mantengan un sistema de información relativa a los vuelos y sigan la configuración normalizada recomendada en el Doc 9249 — Letreros dinámicos de información pública relacionados con los vuelos.~~

## Capítulo 8. Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos

*Enmiéndese* el Capítulo 8 del Anexo 9 como sigue:

.....

8.22 **Método recomendado.**— *En sus viajes, las personas con discapacidades deberían recibir asistencia especial para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. La asistencia debería prestarse de tal manera que se respete la dignidad de la persona.*

*Nota.— Se señala a la atención el Doc 9984, Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos, elaborado con el fin de explicar las normas y métodos recomendados relativos a la facilitación del transporte de personas con discapacidades y de ayudar a la comunidad de la aviación civil con su implementación.*

.....

### J. Trata de personas

8.47 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían tomar medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas, incluyendo sistemas claros de notificación y puntos de contacto en las autoridades competentes correspondientes donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y aeronaves.*

8.48 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían tomar medidas para garantizar que los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves impartan instrucción sobre la trata de personas a los miembros de su personal que trabajen en contacto directo con los viajeros, a fin de concienciarles al respecto.*

## Capítulo 9. Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

*Enmiéndese* el Capítulo 9 del Anexo 9 como sigue:

.....

9.1 ~~**Método recomendado.**~~— *Los Estados contratantes que requieran de los explotadores de aeronaves el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API); API interactiva (iAPI) y/o datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los explotadores de aeronaves deberían crearán*

una ventanilla única de ingreso de datos del pasajero para cada categoría o ambas categorías de datos combinadas que permita a las partes pertinentes presentar información normalizada, con un punto común de entrada para la transmisión de datos ~~de cada categoría~~, a fin de cumplir todos los requisitos correspondientes a los datos sobre los pasajeros y la tripulación de esa jurisdicción.

**9.1.1 Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que requieran el intercambio de datos sobre los pasajeros y la tripulación de los explotadores de aeronaves deberían considerar la creación de una ventanilla única de ingreso de datos de los pasajeros para ambas categorías de datos combinadas.*

.....

**9.XX** Los Estados contratantes no penalizarán ni responsabilizarán a un explotador de aeronaves por discrepancias en el intercambio de datos sobre los pasajeros cuando el explotador de aeronaves haya recolectado y proporcionado información anticipada exacta sobre un pasajero basándose en un documento de viaje presentado que sea válido para el viaje y el pasajero presente a la llegada un segundo documento de viaje válido para dicho viaje.

-----



## APÉNDICE D

### EXTRACTOS DE LA RESOLUCIÓN 2396 (2017) DEL CONSEJO DE SEGURIDAD DE LAS NACIONES UNIDAS

*El Consejo de Seguridad,*

.....

*Acogiendo con beneplácito, [...] la decisión de la OACI de establecer una norma en virtud del anexo 9 (Facilitación) del Convenio de Chicago relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre pasajeros por sus Estados miembros con efecto a partir del 23 de octubre de 2017, y reconociendo que muchos Estados miembros de la OACI aún no han aplicado esa norma,*

.....

***Actuando en virtud del Capítulo VII de la Carta de las Naciones Unidas,***

.....

11. *Decide* que, en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 9 de su resolución 2178 (2014) y de la norma aprobada por la OACI, con arreglo a la cual sus Estados miembros deben establecer sistemas de información anticipada sobre pasajeros a partir del 23 de octubre de 2017, los Estados Miembros exijan a las compañías aéreas que operan en sus territorios que proporcionen a las autoridades nacionales competentes información anticipada sobre los pasajeros, de conformidad con el derecho interno y sus obligaciones internacionales, a fin de detectar la salida de su territorio, o el intento de viaje a él o de entrada o tránsito por él, en aeronaves civiles, de combatientes terroristas extranjeros y de personas designadas por el Comité dimanante de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011) y 2253 (2015), y *exhorta* a los Estados Miembros a que comuniquen cualesquiera de esas salidas de su territorio, o de esos intentos de entrada o tránsito por él, intercambiando esta información con el Estado de residencia o nacionalidad, o los países de regreso, tránsito o traslado, y con las organizaciones internacionales competentes, según proceda y de conformidad con el derecho interno y sus obligaciones internacionales, y garanticen que todas las autoridades competentes examinen la información anticipada sobre pasajeros, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos;

12. *Decide también* que, de conformidad con las normas y prácticas recomendadas de la OACI, los Estados Miembros desarrollen la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y se aseguren de que todas sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, *exhorta* a los Estados Miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y fomento de la capacidad a los Estados Miembros a fin de poner en marcha esas capacidades y, según proceda, *alienta* a los Estados Miembros a que compartan los datos PNR con los Estados Miembros competentes o interesados para detectar a los combatientes terroristas extranjeros que regresan a sus países de origen o de nacionalidad o que viajan o se trasladan a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité dimanante de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011) y 2253 (2015), e *insta* a la OACI a que colabore con sus Estados miembros con miras a establecer una norma para la reunión, el uso, el procesamiento y la protección de los datos PNR [...]