



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 4 del Control del fraude relacionado con los documentos de viaje y de la migración
orden del día: ilegal

ANEXO 9 — *FACILITACIÓN* CAPÍTULO 5 — PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Desde mediados de los años ochenta, la tentativa de emigrar de un país a otro, contraviniendo las respectivas legislaciones nacionales, se ha convertido en un fenómeno mundial a escala masiva, que impone una considerable carga económica a los Estados, tanto en el sector público como en el privado.

1.2 Los retos que enfrentaba la aviación civil a raíz del creciente número de tentativas de inmigración ilícita por vía aérea llevó a que las 10ª y 11ª reuniones departamentales de facilitación (FAL/10 y FAL/11) adoptaran nuevos SARPS del Anexo 9 y otras medidas por parte de la primera reunión del Grupo de expertos sobre facilitación (FALP/1) que culminaron en la Enmienda 17 del Anexo. Las categorías de problemas que se trata de abordar mediante éstos SARPS incluyen medidas preventivas, procedimientos de inmigración y de repatriación de las personas no admisibles.

1.3 La migración ilegal continúa perjudicando a gobiernos y líneas aéreas en todo el mundo. En años recientes, el problema se ha agravado por la participación de elementos criminales en la organización de esos movimientos ilegales y porque los inmigrantes potenciales recurren a diversos métodos para evadir o prolongar el proceso de inmigración en los Estados de destino elegidos. Tales métodos incluyen el uso de documentos de viaje fraudulentos (o el uso de documentos válidos por impostores), la destrucción de los documentos de viaje durante el vuelo o el viaje y la presentación con mala fe de solicitudes de asilo a la llegada.

1.4 El uso de la documentación de viaje indebida como una táctica para obtener acceso al transporte aéreo hacia un destino deseado es un problema mundial que afecta la seguridad general de los Estados, independientemente de si sus territorios puedan ser una fuente, un punto de tránsito o el destino de ese tipo de tráfico. Se requiere un esfuerzo internacional concertado para enfrentar este problema, pues su persistencia puede conducir a la erosión de la eficiencia si los Estados tratan de controlarlo haciendo más estrictos los controles del tráfico legítimo.

2. MIGRACIÓN ILEGAL: INQUIETUDES DE LA OACI

2.1 Tradicionalmente los Estados han establecido disposiciones legislativas para asignar a los transportistas la responsabilidad de comprobar que sus pasajeros estén debidamente documentados para el viaje y han impuesto multas o sanciones como disuasivos al transporte internacional de personas no admisibles. Sin embargo, dado el creciente volumen de tráfico ilegal y los métodos complejos que se emplean, tales disposiciones ya no son suficientes. Las líneas aéreas internacionales se han visto obligadas a implantar, en cooperación con los Estados, programas intensivos para detectar documentos fraudulentos e identificar e interceptar pasajeros que viajan con el propósito de emigrar con documentación indebida.

2.2 Las inquietudes de la OACI van más allá de los considerables costos que supone para la industria de las líneas aéreas la ejecución de tareas vinculadas con la gestión de problemas que abarcan desde las tentativas de interceptar casos de documentos de viaje fraudulentos en el punto de embarque hasta el transporte de las personas no admisibles de regreso al punto de embarque inicial. Estos problemas de control fronterizo consumen desmesurados recursos en materia de servicios de toda la comunidad de la aviación civil, incluidos los servicios de control en los aeropuertos, y las medidas para reaccionar a las circunstancias exigen mucho tiempo; por ende se deteriora el servicio de despacho para el público viajero en general. Además, se sabe que las personas no admisibles que son repatriadas contra su voluntad crean problemas de seguridad del vuelo. Por último, se considera que los componentes y actividades delictivas vinculadas con la inmigración ilícita constituyen por sí mismas amenazas para la seguridad de la aviación.

2.3 La eficacia de los SARPS aplicables a las personas no admisibles dependen en gran medida de la aceptación general, cumplimiento y cooperación entre los Estados. La renuencia por parte de un Estado, del que salen personas documentadas indebidamente, a tomar medidas para controlar el fraude de documentos y a repatriar sus nacionales o a aceptar para examen a personas aceptadas previamente, tiende a fomentar y no a disuadir el problema del fraude de documentos.

2.4 Otra tendencia creciente que se reconoce en la actualidad es que las autoridades de control de los Estados que envían y reciben personas no admisibles no están dispuestas a cooperar y comunicarse entre sí perjudicando de esta manera el funcionamiento eficaz y económico de la aviación civil internacional. Se han recibido informes de personas que han sido transportadas de ida y vuelta entre Estados debido a desacuerdos sobre su condición de “persona no admisible” o “persona deportada”. Se han retenido aeronaves en tierra durante días, y hasta semanas, debido a controversias entre administraciones sobre sus respectivas responsabilidades con respecto a las personas no admisibles. Tales demoras e interrupciones no sólo no contribuyen a ningún propósito beneficioso sino que fomentan la migración ilegal por vía aérea.

2.5 Un examen de las diferencias notificadas por diversos Estados con respecto a los SARPS del Anexo 9, Capítulo 3, Sección E, así como de los informes de incidentes, revela que aún existen algunos problemas pendientes, por ejemplo:

- a) la falta de aceptación de la carta de envío o sustitutiva que se expide de conformidad con el Apéndice 9 del Anexo 9 cuando se han confiscado los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o procurados ilegítimamente o cuando la persona no admisible ha llegado indocumentada y la exigencia de la presentación de los documentos indebidos;
- b) la renuencia por parte del Estado receptor de confiscar los documentos fraudulentos o falsificados y de retirarlos de la circulación;

- c) la negativa de aceptar examinar el caso de una persona no admisible que ha sido devuelta aduciendo que no puede encontrarse un registro de la entrada previa a dicho Estado; y
- d) la falta de comunicación entre los gobiernos interesados, que continúan imponiendo la carga a las líneas aéreas participantes, aplazando aún más la resolución de un caso problemático.

2.6 Un grupo de trabajo del grupo de expertos FAL, el grupo de redacción sobre despacho de pasajeros ha preparado algunas enmiendas de los SARPS destinadas a tratar éstas y otras cuestiones. En el Apéndice de esta nota de estudio se describen estas propuestas y además se incluyen recomendaciones adicionales en relación con las personas deportadas, respecto a lo cual, en la actualidad, existe muy poca orientación en el Anexo 9.

3. COMENTARIOS SOBRE PROPUESTAS ESPECÍFICAS

3.1 *Párrafo 5.1.* En esta norma se insta a una mayor comunicación y cooperación entre los Estados afectados. La eficacia de las disposiciones aplicables a las personas no admisibles, en particular, depende en gran medida de una amplia aceptación de los SARPS, del cumplimiento de los mismos y de la cooperación entre los Estados para su aplicación. El propósito es evitar que los Estados impongan la carga de las personas no admisibles y deportadas en las líneas aéreas participantes, postergando la solución de los problemas.

3.2 *Párrafo 5.2.* Esta norma proporciona a los Estados la base normativa/jurídica para permitir el tránsito de personas trasladadas de otro Estado, y de sus escoltas, si los hubiere. En vista de la creciente importancia de las escoltas, esta disposición debería facilitar el viaje de los escoltas cuando acompañan a personas no admisibles o deportadas.

3.3 *Párrafo 5.9:* Se ha conservado en el Capítulo 3 (véase FAL/12-WP/3, párrafo 3.43) la cuestión de la responsabilidad que corresponde al Estado de la custodia y cuidado de los pasajeros y tripulación después de haberse aceptado que se proceda a la verificación de los mismos que es una de sus funciones cotidianas. La cuestión aparte de la responsabilidad del explotador de la custodia y cuidado de los pasajeros y tripulación después de que se ha determinado que éstos no son admisibles se ha colocado en el Capítulo 5 ya que trata de una situación especial que dimana de los procedimientos relativos a la admisión y control de las personas. El propio párrafo 5.9 consta de dos elementos, los cuales deben ser satisfechos antes de que el explotador asuma la responsabilidad de la persona no admisible: 1) debe haberse determinado que la persona no es admisible; y 2) debe ser transferida al explotador para su traslado. No se transfiere la responsabilidad si la persona no admisible está bajo detención/custodia de las autoridades públicas.

3.4 *Párrafo 5.12.* La reunión FAL/10 (1998) incorporó esta disposición en el Anexo como solución al procedimiento desfavorable que llevaba a que las personas consideradas no admisibles fuesen enviadas y devueltas entre Estados. A fin de resolver los problemas de interpretación, se propone incorporar en el Capítulo 1 una definición del término “inicio del viaje” (véase FAL/12-WP/6, Apéndice). Su aplicación puede explicarse de la siguiente manera: Si un pasajero se traslada de un Estado A a un Estado C, en tránsito vía un Estado B, se considerará que “inició su viaje” en el Estado A si no sale de la zona de tránsito directo del aeropuerto en el Estado B. Sin embargo, si las autoridades de control en el Estado B le permiten la entrada en el Estado, por ejemplo, para descansar en un hotel mientras espera su vuelo de conexión al Estado C, entonces se consideraría que el Estado B, con respecto al Estado C, es el lugar donde el pasajero “inicia su viaje”.

3.5 *Párrafo 5.16.* Esta norma garantiza que el transporte aéreo no se vea interrumpido por incidentes de la índole descrita en el párrafo. La nota permite al Estado cierta flexibilidad al aplicar la norma anterior a fin de tener en cuenta situaciones en las que un número excepcionalmente elevado de personas no admisibles se encuentra en un vuelo específico.

3.6 *Párrafo 5.19.* Esta norma permite que el explotador cuente con tiempo suficiente para llevar cabo una evaluación completa del riesgo de posibles daños, peligros o lesiones que puedan resultar como consecuencia del transporte de la persona deportada. El aviso anticipado también permitirá que el explotador asegure la asignación apropiada de un asiento para la persona deportada y un posible escolta, informe a los miembros de la tripulación y se tomen todas las medidas preventivas para el transporte.

3.7 *Párrafo 5.21.* Una persona deportada podría no tener los documentos de viaje necesarios (p. ej., pasaporte o visado). Por consiguiente, la norma asegura que se proporcione a la persona deportada el documento o los documentos de viaje necesarios para facilitar su viaje a través del Estado de tránsito y su entrada al Estado de destino.

3.8 *Párrafo 5.25.* Esta norma trata de una cuestión extremadamente problemática, relacionada, por lo general, con las personas no admisibles. En muchos casos la persona que llega sin documentos es transferida al transportista de llegada con una orden de traslado de la persona en cuestión. Se coloca al transportista en situación de ya sea: a) transportar al pasajero a un lugar donde se tiene conocimiento de que no se acepta la carta que figura en el Apéndice 9 y donde enfrentará dificultades de orden jurídico; o b) mantener detenida a la persona no admisible mientras se intenta que las autoridades del país de origen de la persona expidan un documento sustitutivo. Se consideró que el Estado que ordena el traslado tiene más capacidad para hacer los arreglos necesarios con otro Estado a fin de asegurar que se expida de forma oportuna un documento de emergencia o sustitutivo.

4. **MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL**

4.1 Se invita a la Reunión departamental a recomendar la adopción de los SARPS que figuran en el Apéndice y que corresponden al Capítulo 5 del Anexo 9.

APÉNDICE

CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

A. Generalidades

5.1 A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones ordenadas de la aviación civil internacional, los Estados contratantes cooperarán mutuamente para resolver con prontitud toda diferencia que surja en el curso de la aplicación de las disposiciones de este Capítulo.

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

B. Personas no admisibles

5.33-58 (primera parte) Los Estados contratantes ~~Las autoridades competentes~~ notificarán sin tardanza a los explotadores, ~~por escrito,~~ que una persona ha sido considerada no admisible ~~de conformidad con 3.44,~~ y consultarán a los explotadores con respecto a las posibilidades de traslado.

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

~~Nota 2.— Nada en esta disposición ni en la Nota 1 deberá interpretarse en el sentido de permitir el regreso de una persona que busque asilo en el territorio de un Estado contratante a un país donde su vida o libertad pudieran verse amenazadas por razón de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social o de sus opiniones políticas.~~

5.43-58 (segunda parte) **Método recomendado.**— ~~Las autoridades competentes notificarán sin tardanza a los explotadores, que una persona ha sido considerada no admisible y consultarán deberían consultar a los explotadores con respecto a las posibilidades de traslado al plazo que se ha fijado para el traslado de la persona que ha sido considerada no admisible a fin de conceder al explotador el tiempo necesario para facilitar el traslado de la persona utilizando sus propios servicios o haciendo arreglos alternativos para el traslado.~~

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

~~Nota 2.— Nada en esta disposición ni en la Nota 1 deberá interpretarse en el sentido de permitir el regreso de una persona que busque asilo en el territorio de un Estado contratante a un país donde su vida o libertad pudieran verse amenazadas por razón de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social o de sus opiniones políticas.~~

5.5 Los Estados contratantes se cerciorarán de que se entregue al explotador la orden de traslado de una persona que ha sido considerada no admisible. La orden de traslado comprenderá, si se tiene conocimiento, el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión.

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

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

5.6 Los Estados contratantes que ordenen el traslado de una persona no admisible que haya perdido o destruido sus documentos de viaje, expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9 a) a fin de facilitar información a las autoridades del punto de tránsito o del punto inicial de embarque. La carta de envío, la orden de traslado y toda otra información pertinente se entregará al explotador o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes en el Estado de destino.

5.7 Los Estados contratantes que ordenen el traslado de una persona no admisible cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados de conformidad con 3.45 expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9 b) a fin de facilitar información a las autoridades del punto de tránsito o del punto inicial de embarque. La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de traslado, se entregarán al explotador o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.

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

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

~~5.93.52.2~~ (segunda parte) ~~Método recomendado.— Después de haberse hecho cargo de los pasajeros y tripulación, condicional o incondicionalmente, las autoridades competentes deberían ser responsables de la custodia y cuidado de éstos, hasta que sean admitidos legalmente a entrar en el país, o sean considerados no admisibles y se transfiera nuevamente su custodia al explotador para que éste los transporte fuera del territorio del Estado.~~ El explotador será responsable de la custodia y cuidado de una persona desde el momento en que se considera no admisible y se le entrega nuevamente al explotador para su traslado del Estado, de conformidad con 5.4.

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

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

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

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

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

~~5.133.63.1~~ Al seguir el ~~procedimiento que figura en 3.63,~~ cuando una persona que haya sido considerada no admisible haya perdido o destruido su documento de viaje, los ~~Los~~ Estados contratantes aceptarán en su lugar un documento que dé fe de las circunstancias de embarque y de llegada, expedido por las ~~autoridades competentes del Estado contratante donde la persona haya sido considerada no admisible~~ la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con 5.6 ó 5.7 como documentación suficiente para proceder al examen de la persona referida en la carta.

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

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

~~5.1413.55.1~~ **Método recomendado.** — *Cuando, a juicio de las autoridades públicas, los explotadores hayan cooperado satisfactoriamente con ellas en las medidas encaminadas a evitar el transporte de personas ~~documentadas indebidamente~~ no admisibles, por ejemplo de conformidad con los memorandos de acuerdo concertados entre las partes interesadas, los Estados contratantes deberían atenuar las multas y penas que de otro modo podrían aplicarse si se hubiese transportado a dichas personas a su territorio.*

~~5.153.57~~ **Método recomendado.** — *En caso de que se hayan tomado las precauciones mencionadas en ~~3.533.32~~ pero, no obstante, no sea ~~admitido el pasajero~~ admitida la persona por problemas de documentación que superen la capacidad del explotador o por razones distintas a documentación indebida, no debería hacerse ~~directamente~~ responsable al explotador de los gastos relacionados con la retención oficial ~~del pasajero~~ de la persona.*

5.16 Los Estados contratantes no impedirán la salida de la aeronave de un explotador mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno de los pasajeros que llegan en esa aeronave.

Nota. — *Podría hacerse una excepción de esta disposición si el Estado contratante tiene razones para creer que podría haber un número extraordinariamente alto de personas no admisibles en un vuelo específico.*

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

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

~~———— a) — identidad de la persona;~~

~~———— b) — motivo del transporte;~~

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

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

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

C. Personas deportadas

~~5.17 Un Estado contratante que deporta a una persona de su territorio notificará el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación en la que se indicará el nombre del Estado de destino.~~

~~5.18 Los Estados contratantes que ordenen el traslado de una persona deportada de su territorio se harán cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el traslado, si éstos no son sufragados por la persona deportada.~~

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

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

~~———— nombre de la persona deportada;~~

~~———— razones de la deportación;~~

~~———— nombres del personal de escolta/guardia;~~

~~———— persona dispuesta o renuente a viajar; y~~

~~———— toda otra información que permita a los explotadores evaluar el riesgo de posible~~

~~———— peligro para la seguridad del vuelo.~~

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

5.19 Al hacer los arreglos con el explotador para el traslado de una persona deportada, los Estados contratantes pondrán a disposición de éste una copia de la orden de deportación y la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar, 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo.

- a) la buena disposición o la renuencia de la persona deportada a viajar;
- b) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado y toda otra información pertinente que permita al explotador evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo;
- c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta; y
- d) prueba del vínculo entre la persona deportada y el Estado de destino.

Nota.— Para cerciorarse de que existe coordinación en las normas sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, Capítulo 4.

5.20 Al hacer arreglos para el traslado de una persona deportada al Estado de destino, los Estados contratantes utilizarán, en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas.

5.21 Cuando se presente a la persona deportada para su traslado, el Estado contratante se asegurará que se suministre al explotador toda la documentación oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o de destino.

5.22 Un Estado contratante admitirá en su territorio a sus nacionales que hayan sido deportados de otro Estado.

5.23 Un Estado contratante dará consideración especial a la admisión de una persona deportada de otro Estado, que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro de su territorio.

5.24 Al determinar que una persona deportada debe ser escoltada y el itinerario comprende una parada de tránsito en un Estado intermedio, los Estados contratantes se cerciorarán que la escolta (las escoltas) permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan convenido en arreglos alternativos adecuados, antes de la llegada, entre las autoridades y el explotador participante en el lugar de tránsito.

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

D. Obtención de un documento de viaje sustitutivo

5.25 Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el traslado y la aceptación de la persona en su destino, el Estado que ordena el traslado proporcionará toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento.

~~5.263-68~~ Todo Estado contratante, cuando reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar la devolución de uno de sus nacionales, responderá a tal petición dentro de un plazo razonable y a los 30 días de efectuada la solicitud, a más tardar, bien

expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando en forma satisfactoria para el Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales.

~~5.273.69~~ Los Estados contratantes no exigirán para la expedición de esos documentos de viaje que la firma de la persona interesada figure en la correspondiente solicitud.

~~5.283.70~~ Cuando un Estado contratante haya determinado que la persona para la que se solicitó el documento de viaje es uno de sus nacionales pero no pueda expedir el pasaporte correspondiente dentro del plazo de 30 días de efectuada la solicitud, el Estado expedirá un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en dicho Estado.

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

— FIN —