



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 6300

Ref.: EC 6/3-2015/55

24 de julio de 2015

**Asunto:** Adopción de la Enmienda 25 del Anexo 9

**Tramitación:** a) notificar toda desaprobación antes del 25 de octubre de 2015; b) notificar el cumplimiento y toda diferencia antes del 25 de enero de 2016; c) considerar el uso del Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar diferencias y cumplimiento

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la tercera sesión de su 205º período de sesiones, celebrada el 12 de junio de 2015, el Consejo adoptó la Enmienda 25 de las *Normas y métodos recomendados internacionales — Facilitación* (Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). La versión electrónica de la presente comunicación contiene adjuntos los textos de la enmienda y la Resolución de adopción. Ésta se encuentra en el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), en donde también puede accederse a toda la demás documentación pertinente.

2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 25 de octubre de 2015 como fecha en que surtirá efecto, exceptuando las partes respecto a las cuales una mayoría de los Estados miembros hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 25, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 25 de febrero de 2016.

3. La Enmienda 25 se relaciona, entre otras cosas, con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD), la facilitación de la carga y la base de datos sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD) de la INTERPOL.

4. En la quinta sesión de su 204º período de sesiones el Consejo pidió que, al informar a los Estados sobre la adopción de la enmienda de un Anexo, se les proporcionara información sobre la aplicación y los textos de orientación disponibles, así como una evaluación del impacto. Esto se presenta para su información en los Adjuntos A y B respectivamente.

5. De conformidad con la Resolución de adopción, me permito solicitarle:

- a) que me comunique, antes del 25 de octubre de 2015, si su Estado desea hacer constar su desaprobación con respecto a alguna de las partes de la Enmienda 25, utilizando el formulario del Adjunto C a la presente. Le ruego tome nota de que sólo es necesario hacer constar la desaprobación y de que, si no se recibe una respuesta, se dará por supuesto que su Estado no desaprueba la enmienda; y

S15-2208

- b) que me comunique, antes del 25 de enero de 2016, utilizando el formulario del Adjunto D:
- 1) las diferencias que puedan existir al 25 de febrero de 2016 entre los reglamentos o prácticas nacionales de su Estado y todas las disposiciones del Anexo 9, tal como ha quedado modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 25 y, posteriormente, cualquier otra diferencia que pueda surgir; y
  - 2) la fecha o fechas en las cuales su Estado habrá cumplido las disposiciones del Anexo 9, en su conjunto, tal como ha quedado modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 25.

6. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 5 a), cabe señalar que una notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 25 o a cualquiera de sus partes, con arreglo al Artículo 90 del Convenio, no constituye una notificación de diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado, tal como se solicita en el párrafo 5 b)1). A este respecto, se recuerda que las normas internacionales de los Anexos tienen carácter vinculante condicional, en la medida en que el Estado o Estados en cuestión no hayan notificado diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.


7. En relación con lo solicitado en el párrafo 5 b) precedente, cabe señalar también que la Asamblea de la OACI, en su 38º período de sesiones (24 de septiembre – 4 de octubre de 2013), resolvió que debía alentarse a los Estados miembros a que utilicen el Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar las diferencias (véase la Resolución A38-11). Actualmente, EFOD se encuentra en el sitio web de acceso restringido (<http://www.icao.int/usoap>) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), al cual tienen acceso todos los Estados miembros. Se le invita a que considere su utilización para la notificación de cumplimiento y diferencias.

8. En la Nota sobre la notificación de diferencias se proporciona orientación acerca de la determinación y notificación de diferencias (Adjunto E). Las diferencias notificadas previamente no tienen que reiterarse detalladamente si todavía se aplican, basta con declarar que siguen siendo válidas.

9. Le agradecería que también envíe una copia de las notificaciones mencionadas en el párrafo 5 b) a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Estado.

10. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la enmienda el 25 de octubre de 2015, le enviaremos las páginas sustitutivas correspondientes.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Raymond Benjamin  
Secretario General

**Adjuntos:**

- A — Lista de tareas para la aplicación y textos de orientación relacionados con la enmienda 25 del Anexo 9
- B — Evaluación del impacto de la Enmienda 25 del Anexo 9
- C — Notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 25 del Anexo 9
- D — Notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 9
- E — Nota sobre la notificación de diferencias con respecto al Anexo 9 y forma de hacerlas

**LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN Y RESEÑA DE LOS TEXTOS  
DE ORIENTACIÓN RELACIONADOS CON LA ENMIENDA 25 DEL ANEXO 9**

**1. LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN**

**1.1 Medidas esenciales que debe tomar un Estado para aplicar las enmiendas propuestas**

*Documentos robados y perdidos*

1.1.1 Los Estados que ya notifican a la INTERPOL información sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados, expedidos por el Estado, para que se incluya en la base de datos sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD), no requieren ninguna medida. Para los que aún no lo hacen, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) enviar la información directamente a la base de datos SLTD por conducto de las Oficinas Centrales Nacionales de la INTERPOL y los organismos encargados de hacer cumplir la ley mediante el sistema mundial seguro de comunicación policial “I-24/7” de la INTERPOL;
- b) para los Estados miembros de la OACI que no son miembros de la INTERPOL, considerar adherirse como Estado miembro, o estudiar con la INTERPOL la posibilidad de establecer arreglos administrativos para transmitir información a la SLTD; y
- c) implementar los procedimientos establecidos para la notificación de diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio de Chicago, según corresponda.

*Documentos de viaje para personas refugiadas y apátridas*

1.1.2 Dado que ya se requiere que los Estados expidan pasaportes de lectura mecánica, se cuenta con la infraestructura y los procesos estatales necesarios. No obstante, la inclusión de los documentos de viaje de la Convención entre los documentos que se ajustan al Doc 9303 implica las medidas esenciales siguientes:

- a) modificación de las leyes nacionales, según corresponda;
- b) modificación de los procedimientos estatales para expedir los documentos de viaje de la Convención y de los materiales para cumplir con el Doc 9303;
- c) capacitación del personal para la implementación de procedimientos nuevos; y
- d) supervisión estatal de las disposiciones, según corresponda.

### *Entrada y salida de carga*

1.1.3 Con las enmiendas relacionadas con la carga se insta a que haya más armonización en los programas de seguridad de la aviación y de aduanas. Los Estados que tienen como objetivo aplicar los métodos recomendados pueden adoptar las medidas siguientes:

- a) evaluación del cumplimiento de las normas y métodos recomendados sobre seguridad de la carga aérea del Anexo 17 y del Marco SAFE de la Organización Mundial de Aduanas;
- b) análisis de brechas entre las enmiendas y los requisitos y prácticas estatales;
- c) consideración de la posibilidad de aplicar las enmiendas del Anexo 9 relacionadas con la carga;
- d) si se decide aplicarlas, preparación e implementación de un plan para asegurar la armonización de los programas de seguridad de la aviación y de aduanas;
- e) modificación del marco de vigilancia; y
- f) supervisión estatal de las disposiciones, según corresponda.

### *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*

1.1.4 Los Estados que ya han establecido legislación, reglamentación y/o políticas en apoyo de la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares y que se ajustan al Doc 9998 y al Doc 9973, pueden no tener que adoptar ninguna medida. Para los que no lo han hecho, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) identificación de la legislación, reglamentación y/o políticas establecidas;
- b) análisis de brechas entre la legislación, reglamentación y/o políticas establecidas, y el Doc 9998 y el Doc 9973;
- c) decisiones para determinar si se introducen disposiciones nuevas con fines de armonización con los textos de orientación de la OACI;
- d) modificación y/o elaboración de disposiciones;
- e) adopción oficial de las disposiciones;
- f) aplicación de las disposiciones de reciente adopción por los organismos pertinentes;
- g) modificación del marco de vigilancia; y
- h) supervisión estatal de las disposiciones, según corresponda.

## **2. PROCESO DE NORMALIZACIÓN**

2.1 Fecha en que surtirá efecto: 25 de octubre de 2015

2.2 Fecha de aplicación: 25 de febrero de 2016.

### 3. DOCUMENTOS DE APOYO

#### 3.1 Documentos de la OACI

<b>Título</b>	<b>Tipo</b>	<b>Fecha de publicación</b>
<i>Manual de facilitación (Doc 9957)</i>	Manual	Edición de 2011 (ya se publicó)
<i>Documentos de viaje de lectura mecánica, 7ª Edición (Doc 9303)</i>	Manual	2015 (publicación prevista para mediados de 2015)
<i>Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998)</i>	Manual	Edición de 2013 (ya se publicó)
<i>Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973)</i>	Manual	Edición de 2013 (ya se publicó)
<i>Guía para la emisión de documentos de viaje de la Convención de lectura mecánica para refugiados y personas apátridas OACI-ACNUR</i>	Texto de orientación: <a href="http://www.icao.int/Security/mrtd/Pages/Guides.aspx">www.icao.int/Security/mrtd/Pages/Guides.aspx</a>	Edición de 2013 (ya se publicó)

#### 3.2 Documentos externos:

<b>Título</b>	<b>Organización externa</b>	<b>Fecha de publicación</b>
<i>Marco normativo SAFE</i>	Organización Mundial de Aduanas	2007
<i>Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros</i>	Organización Mundial de Aduanas	2006
<i>Base de datos de documentos de viaje robados y perdidos</i>	INTERPOL	2002

#### 3.3 Tareas de asistencia para la aplicación

<b>Tipo</b>	<b>Mundial</b>	<b>Regional</b>
Seminario		Seminarios regionales FAL
Simposio y Seminario	Simposio y exposición MRTD/TRIP	Seminarios regionales MRTD/TRIP

### 5. PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP)

5.1 No se requieren preguntas del protocolo adicionales en el marco del USAP.

## EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LA ENMIENDA 25 DEL ANEXO 9

### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El propósito de la Enmienda 25 del Anexo 9 es, entre otros: a) asegurar que se tengan procedimientos para atender oportunamente las necesidades de las víctimas de accidentes de aviación y de sus familiares; b) armonizar las disposiciones del Anexo 9 sobre la carga con los procedimientos pertinentes del Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Mundial (Marco SAFE) de la Organización Mundial de Aduanas; corregir la brecha del Anexo 9 respecto al formato de los documentos de viaje para refugiados y personas apátridas “Documentos de viaje de la Convención”; d) promover una participación y uso más activos del Directorio de claves públicas (PKD), conforme a las resoluciones pertinentes de la Asamblea de la OACI; y e) aumentar la participación de los Estados en la base de datos sobre documentos de viaje robados y extraviados (base de datos SLTD) de la INTERPOL.

### 2. EVALUACIÓN DEL IMPACTO

2.1 Las enmiendas del Anexo 9 resultantes de la Enmienda 25 indican un impacto positivo en la facilitación y la seguridad de la aviación, así como en el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

#### 2.2 *Impacto en la facilitación y la seguridad de la aviación:*

Con respecto al apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, la aplicación de este método recomendado facilitará los trámites fronterizos y la entrada a los Estados de las víctimas de accidentes de aviación y de sus familiares, así como de representantes del explotador cuya aeronave haya tenido un accidente, a fin de proporcionar asistencia a las víctimas del accidente y a sus familiares;

Con respecto a la facilitación de la carga, se formularon medidas específicas de facilitación en los procedimientos y prácticas aduaneras y requisitos de seguridad, para que la Aduana, otras entidades estatales y organizaciones sectoriales puedan adaptarse al nuevo entorno de seguridad y satisfacer la necesidad de procedimientos y prácticas armonizadas;

Con respecto a los documentos de la Convención de lectura mecánica, el cumplimiento de la norma ayudará a reducir los documentos falsificados, escritos a mano, contribuyendo así a la facilitación y la seguridad de la aviación;

Con respecto al PKD de la OACI, la aplicación de los métodos recomendados aumentará la seguridad y la integridad de los eMRTD, así como la seguridad nacional en general; y

Con respecto a la base de datos SLTD, la aplicación de las disposiciones permitirá interceptar en las fronteras los documentos robados y extraviados, lo cual mejora la facilitación y la seguridad de la aviación civil.

#### 2.3 *Impacto en la eficiencia y la economía de la aviación:*

Al implementar las disposiciones sobre facilitación de la carga, por ejemplo, se agilizará el despacho de aduana de las mercancías y se evitarán demoras en la cadena logística debidas a trámites administrativos. Desde el punto de vista de la facilitación, las otras enmiendas del Anexo 9 incorporadas en la Enmienda 25 tendrán muy poco, o ningún impacto en la eficiencia y la economía de la aviación.

2.4 *Impacto en la seguridad operacional de la aviación y en el medio ambiente:*

Desde el punto de vista de la facilitación, las enmiendas del Anexo 9 incorporadas en la Enmienda 25 tendrán muy poco, o ningún impacto en la seguridad operacional y el medio ambiente.

2.5 *Tiempo esperado para la implementación:*

Con respecto al apoyo a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, algunos Estados ya tienen procedimientos establecidos. Otros requerirían de dos a cinco años para implementar debidamente la disposición;

Con respecto a la facilitación de la carga, algunos Estados ya tienen procedimientos establecidos, mientras que otros requerirían de uno a dos años para implementar debidamente las disposiciones;

Con respecto a los documentos de la Convención de lectura mecánica, algunos Estados ya los están expidiendo. Otros requerirían de dos a cinco años para cumplir la norma;

Con respecto al PKD de la OACI, la implementación en los Estados dependería de la capacidad de cada Estado. Un hito a largo plazo (2020 en adelante) del Programa OACI de identificación de viajeros (TRIP) es la generalización de la participación en el PKD; y

Con respecto a la base de datos SLTD, algunos Estados ya tienen procedimientos establecidos en ese sentido. En otros, la implementación dependería de la capacidad de cada Estado.

-----

ADJUNTO C a la comunicación EC 6/3-2015/55

**NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL  
DE LA ENMIENDA 25 DEL ANEXO 9**

Al: Secretario General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
999 Robert-Bourassa Blvd.  
Montreal, Quebec  
CANADA H3C 5H7

(Estado) \_\_\_\_\_ por la presente desea desaprobación las partes siguientes de la Enmienda 25 del Anexo 9 (utilícense hojas adicionales si es necesario):

Firma \_\_\_\_\_

Fecha \_\_\_\_\_

*NOTAS*

- 1) Si desea desaprobación la Enmienda 25 del Anexo 9, total o parcialmente, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la Sede de la OACI el 25 de octubre de 2015 a más tardar. Si no se hubiera recibido para esa fecha, se supondrá que no desaprueba la enmienda. **Si usted aprueba todas las partes de la Enmienda 25, no es necesario devolver el presente aviso de desaprobación.**
- 2) La presente notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 9. Es necesario enviar notificaciones separadas al respecto. (Véase el Adjunto D).

-----



**NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS  
CON RESPECTO AL ANEXO 9  
(comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 25 inclusive)**

Al: Secretario General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
999 Robert-Bourassa Blvd.  
Montreal, Quebec  
CANADA H3C 5H7

1. No existirá diferencia alguna, al \_\_\_\_\_, entre los reglamentos o métodos nacionales de (**Estado**) \_\_\_\_\_ y las disposiciones del Anexo 9, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 25 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al \_\_\_\_\_, entre los reglamentos o métodos de (**Estado**) \_\_\_\_\_ y las disposiciones del Anexo 9, incluida la Enmienda 25 [véase la Nota 3) a continuación].

a) <b>Disposición del Anexo</b> (Indíquense los párrafos exactamente)	b) <b>Categoría de la diferencia</b> (Indíquese A, B o C)	c) <b>Detalles de la diferencia</b> (Describase la diferencia con claridad y concisión)	d) <b>Observaciones</b> (Indíquense los motivos de la diferencia)
--	--	--	--

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

3. En las fechas que se indican más abajo, (**Estado**)\_\_\_\_\_ habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 9, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 25 inclusive, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

a) <b>Disposición del Anexo</b>	b) <b>Fecha</b>	c) <b>Comentarios</b>
---------------------------------	-----------------	-----------------------

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

Firma\_\_\_\_\_

Fecha\_\_\_\_\_

*NOTAS*

- 1) Si el párrafo 1 fuera aplicable en su caso, sírvase completarlo y devolver este formulario a la Sede de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable en su caso, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y devolver este formulario a la Sede de la OACI.
- 2) Rogamos que envíe el formulario de modo que llegue a la Sede de la OACI a más tardar el 25 de enero de 2016.
- 3) Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.
- 4) En la Nota sobre la notificación de diferencias respecto al Anexo 9 (Adjunto E) se proporciona orientación sobre la notificación de diferencias.
- 5) Rogamos enviar una copia de la presente notificación a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Estado.

-----

**NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS  
RESPECTO AL ANEXO 9 Y FORMA DE HACERLA**

*(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)*

1. *Introducción*

1.1 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido en cumplimiento del Artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que no son enteramente satisfactorias.

1.2 A efectos de lograr que sean más completas, se publica esta nota para facilitar la determinación y notificación de dichas diferencias e indicar el principal objeto de tal notificación.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, conozcan perfectamente la reglamentación y las disposiciones nacionales en cuanto difieren de las prescritas en las normas de la OACI.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas del Anexo 9, la cual debe realizarse a más tardar para el 25 de enero de 2016. El Consejo insta también a los Estados contratantes a hacer extensivas las consideraciones anteriores a los métodos recomendados.

1.5 Se ruega además a los Estados contratantes observar que es necesario hacer una declaración explícita de su intención de cumplir, cuando la hubiera, y en caso contrario debe declararse la diferencia o las diferencias que existirán. Esta declaración debería hacerse no sólo con respecto a la última enmienda, sino con respecto a todo el Anexo, incluida dicha enmienda.

1.6 Si se han hecho notificaciones con anterioridad respecto a este Anexo, puede evitarse la repetición detallada, si correspondiera, indicando que sigue siendo válida la notificación anterior. A este respecto, se solicita a los Estados proporcionar una actualización sobre toda diferencia notificada previamente, después de cada enmienda, de corresponder, hasta que dicha diferencia deje de existir.

2. *Notificación de diferencias respecto al Anexo 9, incluida la Enmienda 25*

2.1 La experiencia ha demostrado que la notificación de diferencias con respecto al Anexo 9 ha sido demasiado amplia en algunos casos, ya que algunas de ellas consistían en una misma idea expresada de diferente manera.

2.2 La orientación a los Estados contratantes en cuanto a la notificación de diferencias relativas al Anexo 9, solamente puede darse en términos muy generales. Cuando los reglamentos nacionales de los Estados exijan el cumplimiento de procedimientos que, sin ser idénticos a los contenidos en el Anexo, son fundamentalmente iguales, no debería notificarse ninguna diferencia, puesto que los detalles de los procedimientos existentes son objeto de notificación mediante las publicaciones de información aeronáutica (AIP). Aun cuando el Artículo 38 del Convenio no contempla la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados, se encarece a los Estados contratantes notificar a la Organización las diferencias existentes entre sus reglamentos y métodos nacionales y los métodos recomendados correspondientes que figuren en un Anexo. Los Estados deberían categorizar cada diferencia notificada según que el reglamento nacional correspondiente sea:

- a) ***Más estricto o exceda la norma o método recomendado (SARP) de la OACI (Categoría A).*** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es más exigente que el SARP correspondiente, o impone una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en un SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;
- b) ***De índole distinta u otros medios de cumplimiento (Categoría B).*** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es de índole distinta al SARP correspondiente de la OACI, o cuando la reglamentación nacional difiere en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional. Esta categoría se aplica a una reglamentación nacional que, por otros medios, logra el mismo objetivo que el de los SARPS correspondientes de la OACI y por lo tanto no puede clasificarse conforme a a) o c).
- c) ***Ofrece menos protección o se aplica parcialmente/no se aplica (Categoría C).*** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional ofrece menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte.

2.3 Para aquellos Estados que ya hubieran notificado diferencias en relación con el Anexo 9, o que hubieran comunicado que no las hay, la notificación de otras diferencias ocasionadas por la enmienda será relativamente sencilla; sin embargo, se destaca la mención del párrafo 1.5 precedente donde se indica que dicha declaración debe hacerse respecto a todo el Anexo con sus enmiendas y no sólo respecto a la última enmienda.

### 3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias deben notificarse en la forma siguiente:

- a) *Referencia:* el número del párrafo o subpárrafo del Anexo 9, según queda enmendado, que contenga la norma o método recomendado respecto al cual existe la diferencia;
- b) *Categoría:* la categoría de la diferencia A, B o C conforme se describe en el párrafo 2.2 precedente;
- c) *Descripción de la diferencia:* descripción clara y concisa de la diferencia y sus efectos; y
- d) *Observaciones:* los motivos de la diferencia y las intenciones, incluida la fecha prevista de aplicación si correspondiera.

3.2 Las diferencias notificadas se incluirán en un Suplemento del Anexo, normalmente tal como las haya notificado el Estado contratante. Con el objeto de que el Suplemento sea lo más útil posible, se ruega que las declaraciones sean claras y concisas, y que las observaciones se limiten a los puntos esenciales. De acuerdo con lo indicado en la Resolución de adopción, párrafo 5 b) 2), los comentarios sobre ejecución no deberían combinarse con los relativos a diferencias. La presentación de extractos de reglamentos nacionales no se considerará suficiente a los fines de cumplir con la obligación de notificar diferencias. No se publicarán en los Suplementos aquellos comentarios de índole general que no tengan una vinculación directa con las diferencias notificadas.

**ENMIENDA NÚM. 25**  
**DE LAS**  
**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS**  
**INTERNACIONALES**

# **FACILITACIÓN**

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

La enmienda del Anexo 9 que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **12 de junio de 2015**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **25 de octubre de 2015**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **25 de febrero de 2016**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación EC 6/3-2015/55).

**Junio de 2015**

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**ENMIENDA 25 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS  
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

**ANEXO 9 — FACILITACIÓN**

**RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN**

*El Consejo,*

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta* por la presente el 12 de junio de 2015, la Enmienda 25 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Facilitación*, que por conveniencia se designa como Anexo 9 al Convenio.
2. *Prescribe* el 25 de octubre de 2015, como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes hayan hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 25 de enero de 2016;
4. *Encarga al Secretario General:*
  - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 25 de octubre de 2015, las partes de la enmienda que hayan entrado en vigor;
  - b) pida a cada Estado contratante:
    - 1) que notifique a la Organización (conforme a la obligación impuesta por el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que existan el 25 de febrero de 2016 entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas del Anexo enmendado por la presente, debiendo hacer tal notificación antes del 25 de enero de 2016 y, después de esa fecha, que mantenga informada a la Organización de cualquier diferencia que pueda surgir;
    - 2) que notifique a la Organización, antes del 25 de enero de 2016, la fecha o fechas a partir de las cuales cumplirá las disposiciones de las normas del Anexo enmendado por la presente;
  - c) que invite a cada Estado contratante a notificar, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados del Anexo enmendados por la presente, siguiendo el procedimiento especificado en b) en relación con las diferencias respecto a las normas.

-----

## NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~

texto que ha de suprimirse

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de insertarse

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

nuevo texto que ha de sustituir al actual

**TEXTO DE LA ENMIENDA 25 DE LAS  
NORMAS Y MÉTODOS  
RECOMENDADOS INTERNACIONALES**

**FACILITACIÓN**

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

**CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES**

*Enmiéndese* el Anexo 9, Capítulo 1, como sigue:

**A. Definiciones**

...

***Operador económico autorizado (OEA).*** Un OEA participa en el movimiento internacional de mercancías en representación de una administración aduanera nacional o en cualquier función que ésta hubiera autorizado, de acuerdo con las normas de seguridad de la cadena de suministro de la OMA o equivalentes. El concepto de OEA incluye, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, despachantes, transportistas, consolidadores, intermediarios, operadores portuarios, aeroportuarios y de terminales, operadores integrados, depósitos, distribuidores y transitarios.

*Nota.* — La definición se armoniza con la que figura en el “Marco normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial” de la Organización Mundial de Aduanas.

...

***Precauciones necesarias:*** Verificaciones llevadas a cabo en el punto de embarque por personal adecuadamente capacitado del explotador de aeronaves o de la compañía que opera en nombre del explotador de aeronaves, para asegurarse de que cada persona tenga consigo un documento de viaje válido y, cuando corresponda, el visado o permiso de residencia requerido para ingresar al Estado de tránsito o receptor. Estas verificaciones se han concebido para garantizar que toda irregularidad (p. ej., alteración obvia del documento) sea detectada.

...

***Ventanilla única.*** Un servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte, presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

...



### CAPÍTULO 3. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

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

...

#### B. Documentos requeridos para viajar

3.5 Los Estados contratantes ~~no exigirán~~ se asegurarán de que no se exija a los visitantes, para la entrada y salida de sus territorios, otros documentos distintos de los prescritos en este capítulo.

...

#### C. Seguridad de los documentos de viaje

...

3.9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes ~~a) que expiden o tienen la intención de expedir DVLM MRTD pasaportes electrónicos; y/o b) que llevan a la práctica verificaciones automatizadas de los pasaportes electrónicos en los controles fronterizos~~ deberían adherirse al Directorio de claves públicas (DCPPKD) de la OACI; y cargar su información en el PKD.*

3.9.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que realizan verificaciones de eMRTD en los controles fronterizos deberían adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y usar la información disponible en el PKD para convalidar los eMRTD en los controles fronterizos.*

3.X1 Los Estados contratantes notificarán prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, extraviados y revocados, expedidos por el Estado, para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y extraviados (SLTD).

3.X2 **Método recomendado.**— *En la medida de lo posible, cada Estado contratante debería verificar, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, los documentos de viaje de los individuos que viajan internacionalmente con respecto a la base de datos de documentos de viaje robados y extraviados (SLTD) de la INTERPOL.*

...

#### D. Documentos de viaje

3.X3 Los Estados contratantes se asegurarán de que los documentos de viaje para refugiados y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención”) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303.

*Nota.* — *Los “documentos de viaje de la Convención” están previstos en la Convención de 1951 sobre el estatuto de los refugiados y en la Convención de 1954 sobre el estatuto de los apátridas (véase el Artículo 28 de ambas convenciones).*

...

3.14.1 **Método recomendado.**— *Si se cobran derechos por la expedición, ~~o renovación~~ o ~~reemplazo~~ de un ~~pasaporte~~ documento de viaje, la cantidad de tales derechos no debería exceder del costo de la operación.*

...

## I. Inspección de documentos de viaje

...

3.33 Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que ~~los pasajeros~~ las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo.

...

## CAPÍTULO 4. ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS

*Enmiéndese* el Anexo 9, Capítulo 4, como sigue:

### A. Generalidades

...

4.9.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían considerar la introducción de programas de Operador económico autorizado que acrecienten la seguridad, creando así un entorno que permita medidas que faciliten el control aduanero.*

*Nota.*— *Las medidas de facilitación del control aduanero podrían incluir un número reducido de inspecciones físicas y exámenes, la presentación de un conjunto limitado de elementos de datos, la notificación de una inspección prevista con antelación a la llegada de las mercancías y otras medidas de facilitación. Las medidas de control deberían basarse en la información requerida que se proporcione con antelación a los servicios aduaneros y en la utilización de procedimientos de evaluación de riesgos.*

4.9.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían fomentar la concertación de acuerdos o arreglos para el reconocimiento mutuo de sus respectivos programas de Operador económico autorizado o de programas equivalentes con otros países.*

### B. Información requerida por las autoridades competentes

...

4.11.1 **Método recomendado.**— *Para fines de facilitación, los Estados contratantes deberían considerar, cuando sea factible, la utilización de la información anticipada sobre la carga disponible en procedimientos aduaneros posteriores de importación, exportación y/o tránsito para el levante y despacho de las mercancías.*

...

4.17.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían considerar mecanismos que permitan a todos los que intervienen en las operaciones de carga aérea presentar toda la información que requieran las autoridades públicas, para la llegada, estadía y salida de aeronaves y carga aérea, en un único punto de ingreso (“ventanilla única”).*

4.17.2 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían alentar a todos los que participan en el transporte, tramitación y despacho de carga aérea a simplificar los procedimientos y documentos correspondientes y a cooperar o participar en forma directa en el desarrollo de sistemas electrónicos para la comunidad del transporte de carga aérea que utilicen normas de aceptación internacional, de modo que se facilite el intercambio de la información relativa a dicho tráfico y se garantice la interoperabilidad entre los sistemas de todos los participantes.*

...

### C. Levante y despacho de la carga de exportación y de importación

...

#### D. Levante y despacho de la carga de importación

...

4.30 **Método recomendado.** — *En el caso de los importadores autorizados que satisfagan criterios especificados, incluyendo un historial apropiado de cumplimiento de los requisitos oficiales y un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales, los Estados contratantes deberían establecer procedimientos especiales basados en el suministro anticipado de información y que prevean el levante inmediato de las mercancías a la llegada.*

*Los Estados contratantes deberían establecer procedimientos especiales que faciliten el levante rápido de mercancías a la llegada o a la salida en el caso de personas autorizadas. Estas personas autorizadas deberían satisfacer criterios especificados, que podrían incluir un historial apropiado de cumplimiento de los requisitos oficiales y un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales.*

4.30.1 **Método recomendado.**— *Los procedimientos especiales para las personas autorizadas podrían incluir, entre otros:*

- a) *el levante de las mercancías para la importación o exportación contra presentación de la información mínima necesaria para identificarlas y permitir el llenado posterior de la declaración final de las mercancías;*
- b) *el despacho de las mercancías de importación o exportación en los locales de la persona autorizada o en otro lugar que autorice el servicio de aduanas;*
- c) *la presentación de una declaración de mercancías de importación o exportación sobre la base del ingreso en los registros de la persona autorizada; o*
- d) *la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones hechas en un período determinado cuando se trate de mercancías que una misma persona importa o exporta con frecuencia.*

*Nota.— Con respecto al término “persona autorizada” (Métodos recomendados 4.30 y 4.30.1 anteriores), se señala a la atención la norma de transición 3.32 del Convenio internacional para la armonización y simplificación de los regímenes aduaneros de la OMA, revisado en 1999, que entró en vigor en 2006 (el Convenio de Kyoto revisado).*

4.31 **Método recomendado.**— *Las mercancías a las que no se haya concedido la aplicación de los procedimientos simplificados o especiales mencionados en las disposiciones 4.27 a ~~4.30~~ 4.30.1 deberían ser objeto de levante o despacho rápidamente a la llegada, a condición de que cumplan los requisitos de aduana y de otro tipo. Los Estados contratantes deberían fijarse el objetivo de conceder el levante de todas las mercancías que no necesiten inspección alguna en las tres horas siguientes a su llegada y a la presentación de la documentación pertinente. Las autoridades competentes, y los explotadores de aeronaves e importadores o sus agentes autorizados, deberían coordinar sus respectivas funciones para asegurar el logro de este objetivo.*

...

## CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

*Enmiéndese* el Anexo 9, Capítulo 5, como sigue:

...

5.14 Los Estados contratantes no impondrán multas a los explotadores de aeronaves cuando las personas que lleguen o que se encuentren en tránsito resulten estar documentadas inapropiadamente, si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que tomaron las precauciones ~~adecuadas~~ **necesarias** para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado receptor.

*Nota.— Se señala a la atención el texto pertinente del Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica y textos de orientación correspondientes, y del Manual de facilitación (Doc 9957), donde pueden consultarse las explicaciones sobre las irregularidades y el examen y autenticación de los documentos de viaje.*

...

## CAPÍTULO 8. OTRAS DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN

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

...

### I. Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

...

8.46 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían establecer legislación, reglamentación y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.*

*Nota.— Se señalan a la atención la Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc 9998) y el Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc 9973).*

— FIN —