



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. 6156

Ref.: EC 6/3-14/63

15 de agosto de 2014

**Asunto:** Datos sobre los pasajeros

**Tramitación:** Concienciar a las autoridades de control fronterizo respecto de las normas y métodos recomendados y los textos de orientación relativos a los datos sobre los pasajeros

Señor/Señora:

Tengo el honor de dirigirme a usted en relación con la decisión, adoptada durante el 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI (24 de septiembre – 4 de octubre de 2013), de pedir a los Estados miembros que conciencien a sus autoridades de inmigración y aduanas, así como a otras autoridades de control fronterizo, respecto de las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*, y directrices conexas, que se relacionan con el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR).

El uso de mecanismos de intercambio de datos sobre los pasajeros está aumentando a escala mundial con el objeto de reforzar las operaciones de control fronterizo, la seguridad de la aviación y la facilitación del transporte aéreo. La uniformidad internacional en la aplicación de dichos programas es esencial para que los datos puedan difundirse y utilizarse con eficacia. El incumplimiento por parte de los Estados de las normas y métodos recomendados (SARPS) y directrices internacionales pertinentes afecta a las operaciones de las líneas aéreas, a la eficiencia del transporte aéreo, a los Estados y a sus ciudadanos.

Aliento enfáticamente a sus autoridades estatales a garantizar que, de establecerse, los mecanismos nacionales de intercambio de datos API y/o PNR se rijan por los SARPS pertinentes del Anexo 9 y textos de orientación conexas respaldados por la OACI, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA). Para facilitar su consulta, se adjuntan los SARPS del Anexo 9 y disposiciones pertinentes de las Resoluciones adoptadas durante el 38° período de sesiones de la Asamblea. También se proporcionan enlaces de web que remiten a textos de orientación conexas. Por último, quisiera instar a sus autoridades de control fronterizo a participar en los seminarios regionales de la OACI sobre facilitación, en los cuales se analizan cuestiones que se relacionan con la implantación de la información API y el registro PNR. La información relativa a los seminarios que se llevan a cabo en su región figura en [www.icao.int/Security/FAL/Pages/Meetings-Seminars.aspx](http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Meetings-Seminars.aspx).

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

Raymond Benjamin  
Secretario General

**Adjunto:**

Extractos del Anexo 9 — *Facilitación* y disposiciones  
pertinentes de las Resoluciones de la A38

S14-2250

**A. DECISIONES DEL 38º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OACI  
(24 DE SEPTIEMBRE – 4 DE OCTUBRE DE 2013)**

**A38-15: Declaración consolidada de los criterios permanentes de la OACI relacionados con la seguridad de la aviación**

En la Cláusula dispositiva 8 del Apéndice C, *Medidas de seguridad de carácter técnico*, la Asamblea exhortó a los Estados contratantes “a examinar los mecanismos de intercambio de información, comprendidos el empleo de funcionarios de enlace y el mayor uso de la información anticipada sobre los pasajeros (API) proporcionada por los transportistas aéreos, con el fin de reducir el riesgo para los pasajeros, asegurando al mismo tiempo la protección de la privacidad y las libertades civiles”.

En la *Declaración sobre seguridad de la aviación*, la Asamblea reconoció la necesidad de fortalecer la seguridad de la aviación en todo el mundo e instó a los Estados miembros a que tomaran medidas para mejorar la cooperación internacional a fin de contrarrestar las amenazas para la aviación civil, entre otras cosas, promoviendo “un mayor uso de mecanismos de cooperación entre los Estados miembros y con la industria de la aviación civil... [para] lograr la pronta detección y divulgación de información relativa a las amenazas para la aviación civil, incluso mediante la recopilación y transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API), y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), como un elemento de ayuda para la seguridad de la aviación, garantizando a la vez la protección de su privacidad y libertades civiles”.

**A38-16: Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

En el Apéndice C, *Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación*, la Asamblea señaló que la cooperación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales e internacionales interesadas en cuestiones de facilitación “ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio de datos sobre los pasajeros que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo”. Por consiguiente, la Asamblea instó a los Estados contratantes “a asegurar, respecto al uso de sus sistemas electrónicos de intercambio de datos, que sus requisitos en materia de datos sobre los pasajeros se ajusten a las normas internacionales adoptadas por los organismos competentes de las Naciones Unidas con esta finalidad”.

**B. EXTRACTOS DE LA 13ª EDICIÓN DEL ANEXO 9 (JULIO DE 2011) EN LA QUE SE INCORPORA LA ENMIENDA 24**

En el **Capítulo 3** se establecen las siguientes normas y métodos recomendados sobre la información anticipada sobre los pasajeros (API) y los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR):

3.46 Cada Estado contratante que introduzca un Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API) en el marco de su legislación nacional respetará las normas internacionales reconocidas para la transmisión de información anticipada sobre los pasajeros.

*Nota 1.— La API comprende la captura de los datos biográficos y los detalles del vuelo de un pasajero o miembro de la tripulación por parte del explotador de aeronaves antes de la salida. Esta información se transmite en forma electrónica a las agencias de control fronterizo del país*

*de destino o de salida. Por lo tanto, los detalles de los pasajeros y miembros de la tripulación se reciben antes de la salida o llegada del vuelo.*

*Nota 2.— Los mensajes UN/EDIFACT PAXLST son electrónicos, normalizados y están concebidos específicamente, como subconjunto del UN/EDIFACT, para manejar transmisiones (electrónicas) de manifiestos de pasajeros. UN/EDIFACT significa “Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte”. El reglamento comprende un conjunto de normas, directorios y directrices acordados a nivel internacional para el intercambio electrónico de datos estructurados y, en particular, que se relacionan con el comercio de productos y servicios entre sistemas de información computarizados independientes. La OMA, la IATA y la OACI han convenido mutuamente en el conjunto máximo de datos API que debería incorporarse en los mensajes PAXLST que los explotadores de aeronaves deben usar para transmitir dichos datos a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Se prevé que la norma UN/EDIFACT podrá complementarse mediante técnicas modernas de transmisión de mensajes, tales como estándares xml internacionales o técnicas basadas en la web.*

*Nota 3.— Con su estructura de formato actual, el mensaje UN/EDIFACT PAXLST no podrá utilizarse en la aviación general.*

3.46.1 Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo exigirán los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303 (serie), *Documentos de viaje de lectura mecánica*. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST.

3.46.2 En sus iniciativas para implantar un programa nacional de información anticipada sobre los pasajeros (API), los Estados contratantes que no puedan cumplir plenamente con las disposiciones contenidas en 3.47.1 con respecto a los elementos de los datos, se asegurarán de que, en el requisito del programa nacional, se incluyan solamente los elementos de los datos que se ha determinado incorporar en el mensaje UN/EDIFACT PAXLST o que se siga el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA para toda desviación con respecto a la norma.

3.46.3 **Método recomendado.**— *Cuando los Estados contratantes, al implantar un nuevo programa de información anticipada sobre los pasajeros (API), no puedan aceptar los datos sobre los pasajeros transmitidos de conformidad con las especificaciones para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST utilizando el método de transmisión normalizado de la industria descrito en 3.47.1, deberían consultar con los usuarios sobre las repercusiones operacionales y en los costos resultantes de la modificación del mensaje UN/EDIFACT PAXLST y de su contenido para que se ajuste al formato alternativo requerido.*

3.46.4 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían procurar reducir al mínimo el número de veces que se transmiten datos API para un determinado vuelo.*

3.46.5 Si un Estado contratante requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de los pasajeros.

3.46.6 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que haya podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades competentes de conformidad con los sistemas API.*

3.46.7 Los Estados contratantes que exijan que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema de información anticipada sobre los pasajeros no deberán exigir además un manifiesto de pasajeros impreso.

3.46.8 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que se propongan implantar un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI) deberían:*

- a) *procurar minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI;*
- b) *trabajar conjuntamente con los explotadores de aeronaves a fin de desarrollar sistemas iAPI que se integren a las interfaces de control de salidas de los explotadores de aeronaves; y*
- c) *seguir las Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) adoptadas por OMA/IATA/OACI cuando exijan la implantación de los sistemas iAPI.*

3.46.9 **Método recomendado.**— *Los sistemas API de los Estados contratantes y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, deberían ser capaces de funcionar las 24 horas del día y debería contarse con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas.*

3.46.10 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían brindar asistencia operacional y técnica las 24 horas del día (ininterrumpidamente), cuando y como corresponda, para analizar toda falla o interrupción del servicio y tomar las medidas necesarias para restaurarlo tan pronto como sea posible.*

3.46.11 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían establecer y poner en práctica procedimientos adecuados de notificación y de restablecimiento del servicio tanto para el mantenimiento programado de los sistemas de información como para las fallas e interrupciones no programadas del servicio.*

3.47 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes que requieran el acceso al Registro de nombres de los pasajeros (PNR) deberían alinear sus requisitos de información y el tratamiento de la misma con las directrices que figuran en las Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc 9944) de la OACI y en los textos de orientación sobre la utilización de los mensajes PNRGOV publicados por la OMA y que tienen el respaldo de la OACI y la IATA.*

3.47.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían proporcionar el nivel apropiado de apoyo para el contacto (cuando sea posible, en forma ininterrumpida).*

3.47.2 **Método recomendado.**— *Al especificar los requisitos relativos a la transferencia de datos del PNR, los Estados contratantes deberían considerar la adopción e implantación del mensaje PNRGOV como método de transferencia de datos del PNR.*

*Nota.*— *El mensaje PNRGOV es un mensaje electrónico normalizado respaldado por OMA/IATA/OACI. Según el sistema concreto de control de reservas y salidas del explotador de aeronaves, pueden proporcionarse elementos de datos específicos.*

**C.** Las **Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) – OMA/IATA/OACI** y la **Guía para la implantación de mensajes PNRGOV** y documentos conexos figuran en el sitio web público de la OACI: [www.icao.int/Security/FAL/Pages/Publications.aspx](http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Publications.aspx).

**D.** El “**Juego de herramientas para datos sobre los pasajeros**”, de la IATA, elaborado en asociación con la OACI y la OMA, figura en [www.iata.org/iata/passenger-data-toolkit/presentation.html](http://www.iata.org/iata/passenger-data-toolkit/presentation.html).