



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 6/3-19/51

19 de julio de 2019

**Asunto:** Adopción de la Enmienda 27 del Anexo 9

**Tramitación:** a) notificar toda desaprobación antes del 21 de octubre de 2019; b) notificar el cumplimiento y toda diferencia antes del 21 de febrero de 2020; c) considerar el uso del Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar las diferencias y el cumplimiento

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la tercera sesión de su 217º período de sesiones, celebrada el 24 de mayo de 2019, el Consejo adoptó la Enmienda 27 de las *Normas y métodos recomendados internacionales — Facilitación* (Anexo 9 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*). Los textos de la enmienda y la Resolución de adopción aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación en el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), donde podrá acceder a todos los demás documentos pertinentes.
2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 21 de octubre de 2019 como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto de las cuales la mayoría de los Estados miembros hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 27, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 21 de febrero de 2020.
3. La Enmienda 27 se relaciona, entre otras cosas, con cuestiones tales como los menores no acompañados, el concepto de ventanilla única de ingreso de datos de los pasajeros y la trata de personas.
4. En la quinta sesión de su 204º período de sesiones, el Consejo pidió que, cuando se comunique a los Estados la adopción de enmiendas de Anexos, se les proporcione información sobre la aplicación y los textos de orientación existentes, así como una evaluación de sus repercusiones. Los correspondientes textos se presentan, a título informativo, en los Adjuntos A y B, respectivamente.
5. De conformidad con la Resolución de adopción, me permito solicitarle que me comunique:
  - a) antes del 21 de octubre de 2019, si su Estado desea hacer constar su desaprobación con respecto a alguna parte de la Enmienda 27, utilizando el formulario que figura como Adjunto C a la presente. Le ruego tome nota de que sólo es necesario hacer constar la desaprobación y que, si no hay respuesta, se dará por supuesto que su Estado no desaprueba la enmienda; y

S19-1877

b) antes del 21 de enero de 2020, utilizando el formulario del Adjunto D:

- 1) las diferencias que puedan existir al 21 de febrero de 2020 entre los reglamentos o métodos nacionales de su Estado y la totalidad de las disposiciones del Anexo 9, con las modificaciones introducidas por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 27 y, posteriormente, cualquier otra diferencia que pueda surgir; y
- 2) la fecha o fechas en las cuales su Estado habrá dado cumplimiento a la totalidad de las disposiciones del Anexo 9, con las modificaciones introducidas por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 27.

6. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 5 a), cabe señalar que una notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 27 o cualquiera de sus partes con arreglo al Artículo 90 del Convenio no constituye una notificación de diferencias en virtud del Artículo 38 del mismo. 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), cabe señalar también que la Asamblea de la OACI, en su 39º período de sesiones (27 de septiembre – 7 de octubre de 2016), 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 A39-22). El sistema EFOD está disponible en el sitio web de acceso restringido del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP) (<http://www.icao.int/usoap>), al cual tienen acceso todos los Estados miembros. Se le invita a considerar su utilización para la notificación de cumplimiento y diferencias.

8. En la Nota sobre la notificación de diferencias (Adjunto E) se proporciona orientación sobre la determinación y notificación de diferencias. Puede evitarse reiterar detalladamente las diferencias ya notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.

9. Le agradecería que también enviase 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 27 el 21 de octubre de 2019, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes a la misma.

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

Fang Liu  
Secretaria General

**Adjuntos:**

- A — Lista de tareas para la aplicación y reseña de los textos de orientación relacionados con la Enmienda 27 del Anexo 9
- B — Evaluación de las repercusiones relacionadas con la Enmienda 27 del Anexo 9
- C — Notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 27 del Anexo 9
- D — Notificación de cumplimiento o diferencias respecto del Anexo 9
- E — Nota sobre la notificación de diferencias

**LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN Y RESEÑA DE LOS TEXTOS DE ORIENTACIÓN RELACIONADOS CON LA ENMIENDA 27 DEL ANEXO 9**

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

1.1 Medidas esenciales que corresponden a los Estados para aplicar las enmiendas propuestas.

**(a) Identificación e ingreso de los miembros de la tripulación y del personal del explotador de aeronaves**

1.1.1 (Método recomendado 3.65). Aquellos Estados que ya hayan establecido sus requisitos nacionales para que las tarjetas de identificación de la tripulación solo se expidan después de que la autoridad pública competente o la autoridad designada para hacerlo en su nombre haya llevado a cabo una verificación de antecedentes no necesitan tomar otras medidas. Los Estados que todavía no lo hayan hecho deberían:

- a) examinar su legislación relativa a la verificación de antecedentes y actualizarla, de ser necesario;
- b) examinar sus políticas o procedimientos nacionales, de ser necesario;
- c) garantizar una comunicación eficaz con los explotadores de aeronaves de modo que todos los explotadores conozcan cuáles son los requisitos para expedir tarjetas de identificación de la tripulación;
- d) considerar la posibilidad de fijar una fecha de aplicación para la cual los explotadores de aeronaves deberían lograr el pleno cumplimiento; y
- e) implementar un mecanismo de vigilancia para lograr el cumplimiento.

**(b) Menores**

1.1.2 (Método recomendado 3.85). Los Estados que ya hayan establecido un requisito nacional para que los explotadores de aeronaves recopilen información detallada sobre los menores, las personas que los entregan a la salida y las que los reciben en el lugar de destino, como indica el método recomendado, no necesitan tomar otras medidas. Los Estados que deseen aplicar el método recomendado deberían tomar las siguientes medidas:

- a) actualizar su legislación y/o su política, de ser necesario;
- b) asegurarse de que haya buena comunicación con los explotadores de aeronaves para que todos los explotadores conozcan los requisitos que deben tener los programas de las líneas aéreas para transportar a menores;
- c) capacitar debidamente al personal; y
- d) informar al público sobre el nuevo requisito.

**(c) Arreglos para la gestión de la afluencia del tránsito aéreo**

1.1.3 (Método recomendado 6.9). Los Estados que ya hayan establecido un requisito nacional con respecto al direccionamiento y la señalización y que ya utilicen los textos de orientación existentes al respecto, incluido el Doc 9636 y otras orientaciones publicadas por la OACI en su sitio web público, no necesitan tomar otras medidas. Aquellos Estados que deseen adoptar este método recomendado, deberían:

- a) analizar su legislación y/o sus políticas relativas al direccionamiento y la señalización y actualizarlas, de ser necesario;
- b) asegurarse de que haya buena comunicación con los explotadores de aeropuertos para que todos los explotadores conozcan los requisitos para diseñar e instalar elementos de direccionamiento y señalización en los aeropuertos;
- c) examinar el texto de orientación mencionado en el método recomendado e identificar cualquier deficiencia o diferencias en el direccionamiento y la señalización existentes;
- d) considerar los costos potenciales de diseñar e instalar elementos de direccionamiento y señalización; y
- e) establecer y llevar a cabo un plan de acción.

**(d) Facilitación del transporte de personas con discapacidades**

1.1.4 (Método recomendado 8.22) Todos los procedimientos que forman parte de un viaje aéreo (reserva de pasajes, presentación en el aeropuerto, inmigración y aduanas, controles de seguridad, trasbordos dentro de los aeropuertos, embarque y desembarque, salida, transporte y llegada) deberían adaptarse a las necesidades de las personas con discapacidades de modo que se facilite el control y transporte aéreo de dichas personas de manera digna.

1.1.5 Los Estados que ya utilicen o se remitan a las orientaciones que figuran en el Doc 9984 en su aplicación de las normas y métodos recomendados pertinentes del Anexo 9 no necesitan tomar otras medidas. Los Estados que aún no lo hagan pero que deseen aplicar este método recomendado deberían:

- a) examinar las orientaciones que figuran en el Doc 9984 e identificar cualquier deficiencia con respecto a las políticas, medidas y procedimientos existentes, y actualizarlos, de ser necesario;
- b) examinar la legislación existente y enmendarla, de ser necesario;
- c) asegurarse de que haya buena comunicación con todos los explotadores de aeronaves y aeropuertos y que se los consulte, así como a otras organizaciones pertinentes que representan a las personas con discapacidades;
- d) asegurarse de que se capacite al personal de las líneas aéreas y de los aeropuertos, así como a otros miembros del personal encargados de asistir al público viajero;
- e) identificar deficiencias en la infraestructura, equipos y servicios existentes;
- f) establecer un plan de acción para afrontar cualquier deficiencia; y

- g) asegurarse de supervisar y garantizar el cumplimiento de los requisitos nacionales.

**(e) Trata de personas**

1.1.6 (Método recomendado 8.47) Los Estados que ya hayan establecido un requisito nacional para los sistemas de notificación, incluida la disponibilidad de puntos de contacto de las autoridades competentes, no necesitan tomar otras medidas. Los Estados que aún no lo hayan hecho deberían:

- a) examinar su legislación y/o sus políticas y enmendarlas, de ser necesario;
- b) identificar y establecer puntos de contacto en las autoridades competentes para facilitar que haya una comunicación eficaz con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves; y
- c) asegurarse de que haya una comunicación y una colaboración eficaz con los explotadores de aeropuertos y aeronaves con respecto a los métodos de comunicación, puntos de contacto y horarios de atención.

1.1.7 (Método recomendado 8.48) Los Estados que ya hayan establecido un requisito nacional para que el personal pertinente de los explotadores de aeronaves y aeropuertos reciba cursos de instrucción sobre la trata de personas no necesitan tomar medidas adicionales. Los Estados que aún no lo hayan hecho deberían:

- a) examinar su legislación y/o sus políticas y enmendarlas, de ser necesario;
- b) asegurarse de que haya una comunicación y una colaboración eficaz con los explotadores de aeropuertos y aeronaves con respecto al diseño de material didáctico y al dictado de cursos de instrucción; y
- c) asegurarse de que se supervise el dictado de los cursos.

**(f) Sistemas de intercambio de datos de pasajeros**

1.1.8 (Norma 9.1 y Método recomendado 9.1.1) Una ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros es un mecanismo que permite a las líneas aéreas presentar información normalizada, con un punto común de entrada para la transmisión de datos dentro de un Estado. Cuando los gobiernos requieren de las líneas aéreas la transmisión de datos de los pasajeros, se benefician varios organismos de seguridad fronteriza dentro de un Estado. Por ello, los datos de los pasajeros deberían recibirse en un solo portal del gobierno y no en múltiples organismos de seguridad dentro de una misma jurisdicción. La ventaja es que este punto único de entrada facilita la integridad de las fronteras porque permite que varios organismos de gobierno con entidad jurídica para acceder a los datos de los pasajeros puedan utilizar los datos de manera eficiente, con lo que se mejoraría la facilitación, las inspecciones de seguridad y los procedimientos de ingreso de los viajeros de bajo riesgo en la frontera.

1.1.9 Los Estados que ya hayan establecido un requisito nacional para los Sistemas de intercambio de datos de los pasajeros, incluida una ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros, y hayan implementado dichos sistemas, incluida la ventanilla única, no necesitan tomar otras medidas. Los Estados que aún no lo hayan hecho deberían:

- a) basar sus sistemas de API/iAPI en las Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) de OMA/IATA/OACI, así como en la documentación adicional que se menciona en la Parte 3 de este Apéndice;
- b) contactar a las líneas aéreas (o a la IATA) a la mayor brevedad posible para garantizar la implementación del sistema y para que las líneas aéreas respeten sus requisitos;
- c) basar sus sistemas de PNR en las *Directrices relativas a los datos del registro de nombres de los pasajeros* (PNR) (Doc 9944), así como en la documentación adicional que se menciona en la Parte 3 de este Apéndice;
- d) elaborar la reglamentación nacional apropiada teniendo en cuenta los aspectos relativos a la privacidad de los datos utilizados, ajustándose específicamente al Doc 9944; y
- e) establecer una ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros para facilitar el intercambio de datos.

1.1.10 (Norma 9.XX) Los Estados que utilicen datos de API para realizar controles de entrada/salida y compararlos con los registros de pasajeros de salida y de llegada pueden tener discrepancias en los casos en los que los pasajeros con doble ciudadanía se hayan presentado a tomar el vuelo con un pasaporte y hayan presentado el otro pasaporte a la llegada a destino. No todos los sistemas de API de los Estados tienen la capacidad de recibir múltiples conjuntos de datos de API por pasajero y la mayoría de los sistemas de los Estados no tienen la capacidad de cotejar múltiples pasaportes en sus sistemas. En este contexto, los Estados están obligados a no penalizar ni responsabilizar al explotador de aeronaves por dichas discrepancias.

1.1.11 No necesitan tomar otras medidas los Estados que ya hayan determinado no penalizar ni responsabilizar a los explotadores de aeronaves por discrepancias en los intercambios de datos de los pasajeros cuando el explotador de aeronaves haya recopilado 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. Los Estados que aún no lo hayan hecho deberían:

- a) examinar su legislación y/o políticas y actualizarlas, de ser necesario;
- b) asegurarse de tener una comunicación y colaboración eficaz con los explotadores de aeronaves; y
- c) elaborar un plan de acción para tratar las discrepancias en los intercambios de datos de los explotadores de aeronaves.

## 2. PROCESO DE NORMALIZACIÓN

2.1 Fecha en que surte efecto: 21 de octubre de 2019.

2.2 Fecha de aplicación: 21 de febrero de 2020.

## 3. DOCUMENTOS DE RESPALDO

## 3.1 Documentos de la OACI

<b>Título</b>	<b>Tipo</b>	<b>Fecha de publicación</b>
<b>Identificación e ingreso de la tripulación y del personal del explotador de aeronaves</b>		
Manual de facilitación (Doc 9957)	Manual	2011
Documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303)	Manual	2015
<b>Gestión de la afluencia de tránsito de aeropuertos</b>		
Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas (Doc 9636)	Manual	1995
<b>Facilitación del transporte de personas con discapacidades</b>		
Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos (Doc 9984)	Manual	2013
<b>Trata de personas</b>		
Directrices para la instrucción de la tripulación de cabina sobre reconocimiento y respuesta a la trata de personas (Cir. 352)	Circular	2018
<b>Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros (API, iAPI, PNR, ETS)</b>		
Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) de OMA/IATA/OACI (WCO/IATA/ICAO Guidelines on Advance Passenger Information)	Directrices	2014
Juego de herramientas para datos sobre los pasajeros, de IATA/OMA/OACI (IATA/WCO/ICAO Passenger Data Toolkit)	Textos de orientación	2014
Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc 9944)	Directrices	2010

## 3.2 Documentos externos

<b>Menores</b>		
Definiciones y recomendaciones sobre los menores no acompañados (dentro del Doc 30 de la CEAC)	Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC)	2014
“Informe sobre la situación de los menores no acompañados en la UE” del Parlamento Europeo	Unión Europea	2013
Mejores prácticas recomendadas sobre menores (Recommended Best Practices for Minors)	Grupo de trabajo IATA/Organismos de control	2007
Resolución 1753	IATA	24ª edición, 2004
<b>Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros (API, iAPI, PNR)</b>		
Declaración de principios relativos a API del Grupo de trabajo IATA/Organismos de control	IATA	2007
Declaración de principios de iAPI del Grupo de trabajo IATA/Organismos de control	IATA	2015
Guía de implementación en EDIFACT de las Normas de Intercambio de Datos sobre los Pasajeros y los Aeropuertos (PADIS) de la IATA (Passenger and Airport Data Interchange Standards (PADIS) EDIFACT Implementation Guide) (Versión 13.1)	IATA	2016
Documento IATA para transportistas aéreos y agencias de viajes: Principios y requisitos comerciales y funcionales del mensaje PNRGOV (Principles, Functional and Business Requirements PNRGOV), (Versión 13.1)	IATA	2016
Documento IATA para transportistas aéreos y agencias de viajes: Modificación de mensajes: Proceso aprobado de revisión del mensaje PNRGOV (IATA Air Transport & Travel Industry: Message Modifications: Approved Revision Process PNRGOV) (Versión 12.1)	IATA	2016
Mejores prácticas de los sistemas electrónicos de viaje del Grupo de trabajo IATA/Organismos de control (IATA/Control Authorities Working Group Best Practice for Electronic Travel Systems)	IATA	2015



4. **TAREAS DE ASISTENCIA PARA LA APLICACIÓN**

<b>Tipo</b>	<b>Mundial</b>	<b>Regional</b>
Simposio y seminario	Simposios y exposiciones sobre TRIP en la Sede de la OACI, Montreal	Seminarios regionales sobre TRIP
Seminarios sobre implementación de FAL	—	Seminarios sobre implementación de FAL
Seminarios sobre API	—	Seminarios regionales sobre API y PNR organizados por el Comité contra el Terrorismo de la ONU y eventos de creación de capacidades en países definidos
Seminarios sobre API/PNR	—	Días API/PNR de la IATA

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

5.1 Será necesario redactar/revisar preguntas del protocolo de auditoría USAP-CMA en relación con el párrafo 9.1.

-----



## EVALUACIÓN DE IMPACTOS DE LA ENMIENDA 27 DEL ANEXO 9

### 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Enmienda 27 del Anexo 9 tiene por objeto, entre otras cosas: a) mejorar la seguridad de la aviación y la facilitación reduciendo el riesgo de la amenaza interna mediante la verificación de antecedentes previa a la expedición de las tarjetas de identificación de la tripulación; b) posibilitar que los explotadores de aeronaves y las autoridades pertinentes de control fronterizo identifiquen mejor a los menores y a las personas que entregan y reciben al menor, y mejorar la facilitación reduciendo además el riesgo de trata de personas y secuestros; c) dar más difusión a los textos de orientación pertinentes para facilitar que haya señales y símbolos normalizados y armonizados en los aeropuertos internacionales; d) prestar asistencia a la comunidad de la aviación en su aplicación de las normas y métodos recomendados sobre el transporte de personas con discapacidades; e) establecer disposiciones sobre la trata de personas para facilitar la aplicación de políticas, procedimientos, instrucción y concientización por parte de las autoridades pertinentes del Estado y la industria para combatir la trata de personas en el transporte aéreo; y f) optimizar los procesos de control fronterizo y mejorar la facilitación, la seguridad y la colaboración entre las autoridades de control fronterizo y de mantenimiento del orden público; y cumplir con los requisitos de datos de los pasajeros y miembros de la tripulación para esa jurisdicción mediante el uso de una ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros.

### 2. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 Las enmiendas del Anexo 9 resultantes de la Enmienda 27 tienen un efecto positivo en el refuerzo de la facilitación y la seguridad de la aviación, así como en el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

2.2 *Repercusiones en la facilitación y la seguridad de la aviación:*

- a) Implantar la verificación de antecedentes como condición previa a la expedición de tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación facilitará la reducción del riesgo de la amenaza interna que plantean los miembros de la tripulación y mejorará la facilitación y la seguridad de la aviación;
- b) con respecto a los menores que viajen por vía aérea en un programa de las líneas aéreas para menores no acompañados, la disposición permitirá que el personal de las líneas aéreas pueda identificar mejor y recopilar y verificar información sobre las personas que entregan al menor y las que lo reciben en destino. Las autoridades de control fronterizo recibirán información anticipada sobre los pasajeros para mejorar la facilitación y el control fronterizo y mitigar el riesgo de trata de personas y secuestro;
- c) con respecto al direccionamiento y la señalización, la disposición facilitará que haya letreros y símbolos gráficos normalizados y armonizados para identificar y ubicar fácilmente las instalaciones y servicios utilizados más comúnmente en las terminales de los aeropuertos internacionales y mejorará el movimiento de personas con o sin discapacidades en los aeropuertos internacionales;

- d) El Doc 9984 – *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* profundiza sobre las normas y métodos recomendados (SARPs) relativos a la facilitación del transporte de personas con discapacidades y servirá de ayuda a la comunidad de la aviación civil en su implementación de dichos SARPs, a la vez que facilitará el acceso igualitario al transporte y la eliminación de obstáculos para las personas con discapacidades;
- e) La implementación de disposiciones sobre el tráfico de personas mejorará las políticas de los Estados y la industria, así como los procedimientos relativos al tráfico de personas por vía aérea, incluida la capacitación apropiada y la concientización del personal pertinente de los explotadores de aeronaves y aeropuertos;
- f) La implementación de una ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros para cada categoría de datos o para ambas categorías de datos combinadas ayudará a que las autoridades pertinentes optimicen los procesos de control fronterizo y a que las autoridades de control fronterizo y de mantenimiento del orden público colaboren entre sí para cumplir con los requisitos de datos sobre los pasajeros y los miembros de la tripulación para esa jurisdicción. Permite que varios organismos gubernamentales con la entidad jurídica pertinente tengan acceso a los datos de los pasajeros para que los utilicen de manera eficiente, con el consiguiente aumento en la facilitación, las inspecciones de seguridad y los procesos de control de ingreso en la frontera de viajeros de bajo riesgo.

### 2.3

#### *Repercusiones económicas y en la eficiencia de la aviación:*

- a) La implementación de una ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros para cada categoría o para ambas categorías de datos combinadas haría que los sistemas de API/iAPI y PNR sean más eficientes, eficaces y económicos tanto para los explotadores de aeronaves como para los Estados y facilitaría un mejor uso de los escasos recursos financieros y de otra índole, incluida una reducción de los costos de recursos humanos; y
- b) la aplicación de la disposición de no penalizar ni responsabilizar a los explotadores de aeronaves por las discrepancias en los intercambios de los datos de los pasajeros, en particular cuando los pasajeros con doble ciudadanía se presentan para tomar el vuelo con un pasaporte válido para el viaje y luego presentan otro pasaporte a la llegada, podría contribuir a que las tarifas aéreas para el público viajero se mantengan o reduzcan.

### 2.4

#### *Repercusiones en la seguridad operacional de la aviación y el medio ambiente:*

Las repercusiones de la Enmienda 27 serán pocas o nulas en la seguridad operacional y el medio ambiente.

### 2.5

#### *Plazo previsto de implantación:*

- a) con respecto a la verificación de antecedentes previa a la expedición de tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación, algunos Estados y explotadores de aeronaves ya cuentan con políticas y procedimientos para la verificación de antecedentes. Otros necesitarían aproximadamente un año para aplicar debidamente la disposición;

- b) con respecto al transporte de menores que viajan por vía aérea en el marco del programa de una línea aérea, los explotadores de líneas aéreas ya cuentan con políticas y procedimientos. Para la recopilación y verificación de información adicional, algunos explotadores de aeronaves pueden necesitar aproximadamente un año para aplicar debidamente la disposición y capacitar a su personal;
- c) con respecto al direccionamiento y la señalización, los Estados ya cuentan con métodos, medidas y procedimientos;
- d) con respecto a los textos de orientación contenidos en el Doc 9984 de la OACI – *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos*, los Estados ya cuentan con métodos, políticas y medidas al respecto. En algunos casos, los Estados pueden necesitar un año para aplicar la disposición en forma apropiada;
- e) con respecto a la trata de personas, los Estados y los explotadores de aeronaves necesitarán aproximadamente un año para aplicar plenamente la disposición y capacitar a su personal;
- f) con respecto a la ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros para cada categoría de datos o para ambas categorías combinadas, algunos Estados ya cuentan con sistemas y procedimientos al respecto. Otros necesitarían aproximadamente de dos a cinco años para aplicar la disposición, incluida la capacitación del personal;
- g) con respecto a la disposición de no penalizar ni responsabilizar a los explotadores de aeronaves por las discrepancias en los intercambios de datos de los pasajeros, en particular cuando los pasajeros con doble ciudadanía se presentan a tomar el vuelo con un pasaporte válido para el viaje y presentan otro pasaporte a la llegada, los Estados pueden necesitar aproximadamente un año para aplicar la disposición.

## 2.6

### *Repercusiones financieras:*

- a) con respecto a la verificación de antecedentes previa a la expedición de tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación, el impacto en los costos incluiría el costo de la verificación de antecedentes;
- b) con respecto a los menores que viajan en un programa de línea aérea, el costo para la industria sería para la capacitación del personal;
- c) con respecto al direccionamiento y la señalización, el impacto en los costos incluiría el diseño y la instalación de elementos de direccionamiento y señalización;
- d) con respecto a la trata de personas, el impacto en los costos se referiría al costo de elaborar el material apropiado para los cursos de instrucción y la contratación del personal que imparta la capacitación;
- e) con respecto a la ventanilla única para el ingreso de datos sobre los pasajeros para cada categoría de datos o para ambas categorías combinadas, algunos Estados ya han establecido o se proponen establecer ese mecanismo. No hay cifras absolutas correspondientes al costo de establecer una ventanilla única para el ingreso de datos de los pasajeros debido a que hay variaciones en cuanto al tipo de equipos y su instalación, el desarrollo (o la compra) de *software* y el enlace y las pruebas del

sistema de IT. El costo puede ser significativo pero inferior al costo de establecer un sistema de múltiples puntos de ingreso de datos (múltiples autoridades de control fronterizo y organismos de mantenimiento del orden público que reciben y procesan datos de los pasajeros); y

- f) con respecto a no penalizar ni responsabilizar a los explotadores de aeronaves por las discrepancias en los intercambios de datos sobre los pasajeros, en particular cuando los pasajeros con doble ciudadanía se presentan a tomar el vuelo con un pasaporte válido para el viaje y presentan otro pasaporte a la llegada, los explotadores de aeronaves tendrá una reducción de sus costos de transferencia de datos.

-----

ADJUNTO C a la comunicación EC 6/3-19/51

**NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL  
DE LA ENMIENDA 27 DEL ANEXO 9**

A la: Secretaria General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
999 Robert-Bourassa Boulevard  
Montréal, Quebec  
CANADA H3C 5H7

(Estado) \_\_\_\_\_ por la presente desea desaprobación las partes siguientes de la Enmienda 27 del Anexo 9 (utilícense hojas adicionales si es necesario):

Firma \_\_\_\_\_

Fecha \_\_\_\_\_

*NOTAS*

- 1) Si desea desaprobación la Enmienda 27 del Anexo 9, en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la Sede de la OACI el 21 de octubre de 2019 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 27, 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. 27 inclusive)**

A la: Secretaria General  
Organización de Aviación Civil Internacional  
999 Robert-Bourassa Boulevard  
Montréal, 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. 27 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al \_\_\_\_\_, entre los reglamentos o métodos de (**Estado**) \_\_\_\_\_ y las disposiciones del Anexo 9, incluida la Enmienda 27 [véase la Nota 3) a continuación].

- | a) <b>Disposición del Anexo</b><br>(Indíquense los párrafos exactamente) | b) <b>Detalles de la diferencia</b><br>(Describase la diferencia con precisión) | d) <b>Observaciones</b><br>(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. 27 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 21 de enero de 2020.
- 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 (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

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

### 1. *Introducción*

1.1 El Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (“el Convenio”) prescribe que un Estado contratante notifique a la OACI cuando no cumple con una norma en todos sus aspectos, cuando no concuerda totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma, o cuando adopta reglamentaciones o métodos que difieren en algún aspecto particular de lo establecido por la norma.

1.2 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido de los Estados contratantes en cumplimiento del Artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que la oportunidad y vigencia de tales notificaciones no son enteramente satisfactorias. Por consiguiente, se publica esta nota con el fin de reiterar el principal objetivo del Artículo 38 del Convenio y facilitar la determinación y notificación de diferencias.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional, regularidad 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, estén informados sobre la reglamentación y las disposiciones nacionales en la medida en que difieran de las prescritas en las normas contenidas en los Anexos al Convenio.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas de todos los Anexos, como se describe en el párrafo 4 b) 1) de la Resolución de adopción.

1.5 Aunque en virtud del Artículo 38 del Convenio no es necesario notificar las diferencias respecto a los métodos recomendados, la Asamblea ha instado a los Estados contratantes a que también hagan extensivas las consideraciones antedichas a los métodos recomendados contenidos en los Anexos al Convenio.

### 2. *Notificación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS)*

2.1 La orientación a los Estados contratantes en cuanto a la notificación de diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS), solamente puede darse en términos muy generales. Además, se recuerda a los Estados contratantes que el cumplimiento de los SARPS generalmente va más allá de la publicación de reglamentos nacionales y requiere el establecimiento de arreglos prácticos para la aplicación, tal como el suministro de instalaciones, personal y equipo, así como mecanismos de aplicación eficaces. Los Estados contratantes deberían tener esos elementos en cuenta al determinar su cumplimiento y diferencias. Las categorías de diferencias que figuran a continuación se proporcionan a título de guía para determinar si existe una diferencia que debe notificarse:

#### a) *el requisito de un Estado contratante es más estricto o excede un SARP (Categoría A).*

Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales son más exigentes que el SARP correspondiente, o imponen una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en el SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado contratante exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;

- b) *el requisito de un Estado contratante es de índole distinta o el Estado contratante ha establecido otros medios de cumplimiento (Categoría B)\**. Esta categoría se aplica en particular cuando la reglamentación y los métodos nacionales son de índole distinta al SARP correspondiente, o cuando la reglamentación y los métodos nacionales difieren en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional; y
- c) *el requisito de un Estado contratante ofrece menos protección, se aplica parcialmente o no se aplica (Categoría C)*. Esta categoría se aplica cuando la reglamentación y los métodos nacionales ofrecen 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; o cuando el Estado contratante no ha concordado plenamente sus prácticas con el SARP correspondiente.

Estas categorías no se aplican a “SARP no aplicable” (véase el párrafo a continuación).

2.2 **SARP no aplicable.** Cuando un Estado contratante considere que un SARP relativo a aeronaves, operaciones, equipo, personal o instalaciones y servicios de navegación aérea no es aplicable a las actividades aeronáuticas existentes en ese Estado, no será necesario notificar una diferencia. Por ejemplo, a un Estado contratante que no sea Estado de diseño ni de fabricación y que no cuente con reglamentación nacional sobre el asunto no se le exigiría que notifique las diferencias con respecto a las disposiciones del Anexo 8 relativas al diseño y construcción de aeronaves.

2.3 **Diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras.** El texto comprendido en un SARP incluye no sólo el SARP propiamente dicho, sino también los apéndices, tablas y figuras relacionados con el SARP. Por consiguiente, en virtud del Artículo 38, deben notificarse las diferencias con respecto a los apéndices, tablas y figuras. Para notificar una diferencia con respecto a un apéndice, tabla o figura, los Estados deberían notificar una diferencia con respecto al SARP que hace referencia al apéndice, tabla o figura.

2.4 **Diferencias con respecto a las definiciones.** Los Estados contratantes deberían notificar las diferencias con respecto a las definiciones. La definición de un término utilizado en un SARP no tiene una categoría independiente pero es parte esencial de cada SARP en el que se utiliza dicho término. Por consiguiente, una diferencia con respecto a la definición del término puede resultar en una diferencia respecto de cualquier SARP en el que se haya utilizado dicho término. A tal efecto, los Estados contratantes deberían tener en cuenta las diferencias con respecto a las definiciones al determinar el cumplimiento o las diferencias respecto a los SARPS en que se hayan utilizado dichos términos.

2.5 La notificación de diferencias no sólo debería hacerse con respecto a la última enmienda, sino con respecto a todo el Anexo, incluida dicha enmienda. En otras palabras, se pide a los Estados contratantes que hayan notificado diferencias con anterioridad, que proporcionen actualizaciones regulares de toda diferencia notificada previamente hasta que dicha diferencia deje de existir.

2.6 En el *Manual sobre la notificación y publicación de diferencias* (Doc 10055) figuran orientaciones adicionales sobre la identificación y notificación de diferencias, ejemplos de diferencias bien definidas y ejemplos de procesos y procedimientos modelo para la gestión de la notificación de diferencias.

---

\* La expresión “índole distinta u otros medios de cumplimiento” que figura en b) se aplicará a la reglamentación y métodos nacionales con que se logra por otros medios el mismo objetivo que con el SARP correspondiente o que por otras razones fundamentales no puede incluirse en los incisos a) o c).

3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias pueden notificarse mediante:

- a) el envío a la Sede de la OACI de un formulario de notificación de cumplimiento o de diferencias; o
- b) el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) en [www.icao.int/usoap](http://www.icao.int/usoap).

3.2 Al notificar las diferencias, debería proporcionarse la siguiente información:

- a) el número del párrafo o subpárrafo que contenga el SARP respecto al cual existe la diferencia<sup>1</sup>;
- b) los motivos por los cuales el Estado no cumple con el SARP o considera necesario adoptar reglamentaciones o métodos diferentes;
- c) una descripción clara y concisa de la diferencia; y
- d) las intenciones de cumplimiento en el futuro, así como la fecha para la cual su Gobierno prevé confirmar el cumplimiento con el SARP y eliminar la diferencia que se haya notificado con respecto a ese SARP.

3.3 Las diferencias notificadas se pondrán a disposición de otros Estados contratantes, normalmente tal como las haya notificado el Estado contratante. Con el objeto de que la información sea lo más útil posible, se solicita a los Estados contratantes asegurarse de que:

- a) las declaraciones sean lo más claras y concisas posible y se limiten a los puntos esenciales;
- b) la presentación de extractos de reglamentos nacionales no se considere suficiente a los fines de cumplir con la obligación de notificar diferencias; y
- c) se eviten los comentarios generales, así como acrónimos y referencias que sean poco claros.

-----

---

<sup>1</sup> Esto se aplica únicamente cuando la notificación se hace de la manera indicada en 3.1 a).

**ENMIENDA NÚM. 27**  
**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 **24 de mayo de 2019**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **21 de octubre de 2019**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **21 de febrero de 2020**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación EC 6/3-2019/xx).

**Mayo de 2019**

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

**ENMIENDA 27 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 24 de mayo de 2019, la Enmienda 27 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 21 de octubre de 2019, 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 21 de febrero de 2020;
4. *Encarga a la Secretaria General:*
  - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 21 de octubre de 2019, 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 21 de febrero de 2020 entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas del Anexo enmendado por la presente, debiendo hacer tal notificación antes del 21 de enero de 2020 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 21 de enero de 2020, 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 ENMIENDA DEL ANEXO 9

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:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~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 27**  
**DE LAS**  
**NORMAS Y MÉTODOS**  
**RECOMENDADOS INTERNACIONALES**  
**FACILITACIÓN**  
**ANEXO 9**  
**AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

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

— FIN —