

Edición No. 4

PÁGINA:
1 de 133

TITULO:

**PROGRAMA NACIONAL DE
FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO
-PNFTA-**

**DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL
GUATEMALA, C.A.**



INDICE

I.	RESOLUCION	6
II.	ALCANCE Y AMBITO DE APLICACIÓN	7
III.	DISTRIBUCION DEL PROGRAMA	8
IV.	LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS	9
V.	PROCESO Y REGISTRO DE REVISIONES Y ENMIENDAS	12
VI.	SIGLAS Y ACRONIMOS	13
VII.	PREAMBULO	14
	CAPITULO 1	15
	Introducción.....	15
	CAPITULO 2	17
	Definiciones.....	17
	CAPITULO 3	25
	Objetivos del Programa Nacional de Facilitación del	25
	Transporte Aéreo -PNFTA-.....	25
	3.1. Objetivo general	25
	3.2. Objetivos específicos.....	25
	CAPITULO 4	26
	Legislación	26
	4.1. Convenios Internacionales	26
	4.2. Legislación Nacional.....	26
	CAPÍTULO 5	27
	Organización y gestión del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo - PNFTA-	27
	5.1. La Comisión Nacional de Facilitación -CNF-.....	27
	5.1.1. Atribuciones de la -CNF-	27
	5.1.2. Composición de la -CNF-	28
	5.1.3. Tareas y programas de trabajo.	28
	5.2. El Comité de Facilitación de Aeropuerto -CFA-	29
	5.2.1. Composición del -CFA-	30
	5.2.2. Miembros:	30

5.2.3. Coordinación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo - PNFTA-	31
CAPÍTULO 6	32
Funciones, atribuciones y responsabilidades de los organismos que se ocupan de la facilitación del Transporte Aéreo	32
6.1. Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-	32
6.2. Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil. -ANSAC-	33
6.3. Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-	34
6.4. Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-	34
6.5. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS-.....	35
6.6. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA-.....	37
6.7. Explotadores de Aeronaves.....	37
6.8. Operadores Aeroportuarios.....	38
6.9. Agentes de Servicios de Escala.....	39
6.10. Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas -AGLA-.....	39
6.11. Instituto Guatemalteco de Turismo -INGUAT-.....	39
6.12. Ministerio de Gobernación -MINGOB-.....	40
CAPÍTULO 7	41
Organismos responsables de la implantación de las disposiciones relacionadas con la seguridad del anexo 9	41
7.1 Principios Generales	41
7.2. Entrada y salida de aeronaves.....	41
7.3 Disposiciones relativas a los vuelos de la aviación general internacional y a otros vuelos no regulares	48
7.4 Entrada y salida de personas y sus equipajes.....	49
7.5 Entrada y salida de carga y otros artículos.....	57
7.6 Personas no admisibles y deportadas	63
CAPÍTULO 8	69
Aeropuertos Internacionales - instalaciones y servicios para el tráfico	69
CAPÍTULO 9	73
Aterrizaje fuera de los Aeropuertos Internacionales	73
CAPÍTULO 10	75

Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos	75
CAPÍTULO 11	82
Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros	82
CAPÍTULO 12	89
Disposiciones sanitarias.....	89
ADJUNTO 1.....	91
Reglamento de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-	91
ADJUNTO 2.....	93
Modelo de programa de facilitación de aeropuerto.....	93
LISTA DE APÉNDICES	95
APENDICE 1	96
Declaración general.....	96
APENDICE 2	97
Manifiesto de pasajeros	97
APENDICE 3	98
Manifiesto de carga	98
APENDICE 4	99
Certificado de desinsectación residual	99
APENDICE 5	100
Tarjeta de embarque/desembarque.....	100
APENDICE 6	101
Recomendación del consejo de cooperación aduanera	101
APENDICE 7	103
Certificado de miembro de la tripulación (CMT).....	103
APENDICE 8	104
Modelo de Certificado de Inspector de la Aviación Civil.....	104
APENDICE 9	105
Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles	105
APENDICE 10	107
Normas de seguridad para los MRTD.....	107
APENDICE 11	120
Control de seguridad de la producción y los productos	120

APENDICE 12	124
Prevención de fraudes relacionados con el proceso de expedición	124
APENDICE 13	127
Compartición de información con interpol sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados y verificación de dichos documentos con respecto a las bases de datos de interpol en forma sistemática en la inspección primaria	127
APENDICE 14	130
Procedimiento para notificar a las misiones diplomáticas sobre documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados.	130
REVISIÓN Y ACEPTACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO	132
CONTRAPORTADA	133

I. RESOLUCION



Ministerio de
**Comunicaciones,
Infraestructura y
Vivienda**



RES-DS-363-2024

LA DIRECTORA GENERAL INTERINA DE LA
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CONSIDERANDO

Que de conformidad a lo preceptuado en el Artículo 6 del Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala que contiene la Ley de Aviación Civil, la Dirección General de Aeronáutica Civil es el órgano encargado de normar, supervisar, vigilar y regular, con base en lo prescrito en la presente ley, reglamentos, regulaciones y disposiciones complementarias, los servicios aeroportuarios, los servicios de apoyo a la Navegación Aérea, los servicios de Transporte Aéreo, de Telecomunicaciones y en general todas las actividades de Aviación Civil en el territorio y espacio aéreo de Guatemala, velando en todo momento por la defensa de los intereses nacionales.

CONSIDERANDO

Que con base en la literal a) del Artículo 7 del Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala Ley de Aviación Civil, es facultad de la Dirección General de Aeronáutica Civil "Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos".

CONSIDERANDO

Que la Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria de esta Dirección General, actualizó, revisó y aceptó la Edición No. 4 del "PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO -PNFTA-" de la Dirección General de Aeronáutica Civil, mismo que fue remitido a la Unidad de Planificación en oficio No. ANSA-SEC-090-2024/ar para su estructuración de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la elaboración de manuales de esta Dirección General, cuyo extremo consta en el oficio número UP-OF-238-2024/CELQ/hzpm.

CONSIDERANDO

Que mediante Acuerdo Ministerial Número 190-2024 de fecha cinco (05) de febrero de 2024, la Ministra de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda, designó a la Licenciada Ingrid Azucena Zelaya Florián, con funciones de Subdirector Administrativo, para que en forma interina asuma las funciones de Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil, dependencia del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.

POR TANTO

Con fundamento en los considerandos, Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo No. 384-2001 del Presidente de la República de Guatemala, La Directora General Interina:

RESUELVE:

- I. **APROBAR** la Edición No.4 del "PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO -PNFTA-" de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- II. Se instruye a la Unidad de Planificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil a realizar la entrega del programa a la Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- III. Notifíquese y publíquese, para los efectos legales correspondientes.

Guatemala, 02 de agosto de 2024.



Licda. Ingrid Azucena Zelaya Florián
Directora General Interina



9a. avenida, 14-75, zona 13, Guatemala
PBX: (502) 2321-5000

www.dgac.gob.gt Síguenos en:  DGAC Guatemala

II. ALCANCE Y AMBITO DE APLICACIÓN

a. El contenido del presente programa es aplicable a:

- 1) Administraciones de aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil comercial de la República de Guatemala.
- 2) Explotadores de aeronaves de la aviación civil comercial que operan en la República de Guatemala; nacionales y extranjeros.
- 3) Instituciones y organismos estatales con responsabilidades en la Facilitación del Transporte Aéreo.
- 4) Personal de la DGAC que efectúen labores de Facilitación del Transporte Aéreo en la República de Guatemala.
- 5) Entidades autorizadas para la inspección carga y el correo y almacenamiento, incluidos los agentes acreditados y los expedidores reconocidos.
- 6) Personas físicas y jurídicas que realizan operaciones en los aeropuertos de la República de Guatemala y que participan en la aplicación de las medidas de Facilitación del Transporte Aéreo.

Todas las disposiciones contenidas en este programa corresponden a las políticas y normas generales de la República de Guatemala en materia de la Facilitación del Transporte Aéreo con el acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones. Por lo tanto, todas las personas físicas y jurídicas, así como instituciones del Estado con responsabilidades en la Facilitación del Transporte Aéreo deberán observar y desarrollar sus actividades, medidas de Facilitación y acciones en cumplimiento al presente documento.

III. DISTRIBUCION DEL PROGRAMA

- a. El mecanismo de distribución del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- se realizará a través de la página web de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- (<https://www.dgac.gob.gt/seguridad-de-aviacion-avsec/programas/programa-nacional-de-facilitacion-del-transporte-aereo/>)
- b. El Documento publicado llevará transversalmente una marca de agua.
- c. El documento será publicado en formato digital protegido, quedando liberada únicamente la opción de impresión.
- d. Este ejemplar es propiedad de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala y por lo tanto no podrá ser enmendado, copiado o reproducido sin consentimiento previo de la -DGAC- ni utilizado para otros fines para los cuales fue creado.
- e. Las partes restringidas no serán publicadas en la página de la -DGAC- y serán distribuidas únicamente a las personas que la Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria considere pertinente.
- f. Este documento deberá mantenerse en un lugar accesible para rápida consulta de las personas autorizadas.
- g. Este documento debe ser socializado de forma verbal o escrita a todo el personal que aplica y participa en facilitación de la aviación civil.
- h. El desconocimiento del presente programa no justifica su incumplimiento.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

IV. LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS

SECCIÓN Y/O PARTE	PAGINA No.	REVISIÓN ORIGINAL	FECHA
Carátula	1	05	10-06-2024
Índice	2	05	10-06-2024
Índice	3	05	10-06-2024
Índice	4	05	10-06-2024
Índice	5	05	10-06-2024
Resolución	6	05	10-06-2024
Alcance y Ámbito de Aplicación	7	05	10-06-2024
Distribución del programa	8	05	10-06-2024
Lista de Páginas Efectivas	9	05	10-06-2024
Lista de Páginas Efectivas	10	05	10-06-2024
Lista de Páginas Efectivas	11	05	10-06-2024
Proceso y Registro de Revisiones Enmiendas	12	05	10-06-2024
Siglas y Acrónimos	13	05	10-06-2024
VII Preámbulo	14	05	10-06-2024
Capítulo 1	15	05	10-06-2024
Capítulo 1	16	05	10-06-2024
Capítulo 2	17	05	10-06-2024
Capítulo 2	18	05	10-06-2024
Capítulo 2	19	05	10-06-2024
Capítulo 2	20	05	10-06-2024
Capítulo 2	21	05	10-06-2024
Capítulo 2	22	05	10-06-2024
Capítulo 2	23	05	10-06-2024
Capítulo 2	24	05	10-06-2024
Capítulo 3	25	05	10-06-2024
Capítulo 4	26	05	10-06-2024
Capítulo 5	27	05	10-06-2024
Capítulo 5	28	05	10-06-2024
Capítulo 5	29	05	10-06-2024
Capítulo 5	30	05	10-06-2024
Capítulo 5	31	05	10-06-2024
Capítulo 6	32	05	10-06-2024
Capítulo 6	33	05	10-06-2024
Capítulo 6	34	05	10-06-2024
Capítulo 6	35	05	10-06-2024
Capítulo 6	36	05	10-06-2024
Capítulo 6	37	05	10-06-2024
Capítulo 6	38	05	10-06-2024
Capítulo 6	39	05	10-06-2024
Capítulo 6	40	05	10-06-2024
Capítulo 7	41	05	10-06-2024
Capítulo 7	42	05	10-06-2024
Capítulo 7	43	05	10-06-2024

Capítulo 7	44	05	10-06-2024
Capítulo 7	45	05	10-06-2024
Capítulo 7	46	05	10-06-2024
Capítulo 7	47	05	10-06-2024
Capítulo 7	48	05	10-06-2024
Capítulo 7	49	05	10-06-2024
Capítulo 7	50	05	10-06-2024
Capítulo 7	51	05	10-06-2024
Capítulo 7	52	05	10-06-2024
Capítulo 7	53	05	10-06-2024
Capítulo 7	54	05	10-06-2024
Capítulo 7	55	05	10-06-2024
Capítulo 7	56	05	10-06-2024
Capítulo 7	57	05	10-06-2024
Capítulo 7	58	05	10-06-2024
Capítulo 7	59	05	10-06-2024
Capítulo 7	60	05	10-06-2024
Capítulo 7	61	05	10-06-2024
Capítulo 7	62	05	10-06-2024
Capítulo 7	63	05	10-06-2024
Capítulo 7	64	05	10-06-2024
Capítulo 7	65	05	10-06-2024
Capítulo 7	66	05	10-06-2024
Capítulo 7	67	05	10-06-2024
Capítulo 7	68	05	10-06-2024
Capítulo 8	69	05	10-06-2024
Capítulo 8	70	05	10-06-2024
Capítulo 8	71	05	10-06-2024
Capítulo 8	72	05	10-06-2024
Capítulo 9	73	05	10-06-2024
Capítulo 9	74	05	10-06-2024
Capítulo 10	75	05	10-06-2024
Capítulo 10	76	05	10-06-2024
Capítulo 10	77	05	10-06-2024
Capítulo 10	78	05	10-06-2024
Capítulo 10	79	05	10-06-2024
Capítulo 10	80	05	10-06-2024
Capítulo 10	81	05	10-06-2024
Capítulo 11	82	05	10-06-2024
Capítulo 11	83	05	10-06-2024
Capítulo 11	84	05	10-06-2024
Capítulo 11	85	05	10-06-2024
Capítulo 11	86	05	10-06-2024
Capítulo 11	87	05	10-06-2024
Capítulo 11	88	05	10-06-2024
Capítulo 12	89	05	10-06-2024
Capítulo 12	90	05	10-06-2024

Adjunto 1	91	05	10-06-2024
Adjunto 1	92	05	10-06-2024
Adjunto 2	93	05	10-06-2024
Adjunto 2	94	05	10-06-2024
Lista de apéndices	95	05	10-06-2024
Apéndices	96	05	10-06-2024
Apéndices	97	05	10-06-2024
Apéndices	98	05	10-06-2024
Apéndices	99	05	10-06-2024
Apéndices	100	05	10-06-2024
Apéndices	101	05	10-06-2024
Apéndices	102	05	10-06-2024
Apéndices	103	05	10-06-2024
Apéndices	104	05	10-06-2024
Apéndices	105	05	10-06-2024
Apéndices	106	05	10-06-2024
Apéndices	107	05	10-06-2024
Apéndices	108	05	10-06-2024
Apéndices	109	05	10-06-2024
Apéndices	110	05	10-06-2024
Apéndices	111	05	10-06-2024
Apéndices	112	05	10-06-2024
Apéndices	113	05	10-06-2024
Apéndices	114	05	10-06-2024
Apéndices	115	05	10-06-2024
Apéndices	116	05	10-06-2024
Apéndices	117	05	10-06-2024
Apéndices	118	05	10-06-2024
Apéndices	119	05	10-06-2024
Apéndices	120	05	10-06-2024
Apéndices	121	05	10-06-2024
Apéndices	122	05	10-06-2024
Apéndices	123	05	10-06-2024
Apéndices	124	05	10-06-2024
Apéndices	125	05	10-06-2024
Apéndices	126	05	10-06-2024
Apéndices	127	05	10-06-2024
Apéndices	128	05	10-06-2024
Apéndices	129	05	10-06-2024
Apéndices	130	05	10-06-2024
Apéndices	131	05	10-06-2024
Revisión y Aceptación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.	132	05	10-06-2024
Contraportada	133	05	10-06-2024

V. PROCESO Y REGISTRO DE REVISIONES Y ENMIENDAS

- a. Las revisiones para enmiendas del presente programa las efectuará periódicamente la -ANSAC- a través del Inspector Nacional de Facilitación, cuando surjan cambios en la legislación internacional y nacional en materia de facilitación del transporte aéreo.
- b. Este programa no es un instrumento rígido, por lo cual todas las personas que tienen alcance al mismo pueden solicitar su revisión ya sea por aplicación, modificación, supresión, corrección o enmienda mediante oficio dirigido a la -ANSAC- a través del Inspector Nacional de Facilitación justificando la necesidad de la modificación. La solicitud debe describir con precisión las palabras, texto, párrafos, normas, procedimientos, apéndices u otra parte del -PNFTA- que se necesite enmendar. El Inspector Nacional de Facilitación, revisará la solicitud de enmienda al -PNFTA- y la trasladará a la -DGAC- para su autorización.
- c. La ANSAC por medio de su Inspector Nacional de Facilitación es el responsable de realizar las revisiones al PNFTA periódicas o por solicitud, y como consecuencia el programa podrá ser enmendado o modificado cambiando su edición, según corresponda.
- d. La enmienda aplica a modificación parcial (agregar, suprimir, reemplazar, reagrupar palabras, oraciones o párrafo), siempre y cuando su contenido se enmarque en la normativa legal citada en el programa y continúe vigente.
- e. Las enmiendas deberán ser registradas en el cuadro de control de cambios indicando la edición del -PNFTA- y el número de enmienda que corresponde.
- f. La reedición es una nueva edición del PNFTA derivado de modificaciones sean mayores que no puedan ser enmendados, cambio en normativa, entre otros que sean necesarios.
- g. La edición deberá ser registradas en el cuadro de control de cambios.
- h. Las enmiendas y nuevas ediciones serán aprobadas mediante resolución por la Dirección General de Aeronáutica Civil por conducto de la Unidad de Planificación.
- i. Las anotaciones y modificaciones escritas a mano no están permitidas.
- j. Se deberá llevar el registro de las revisiones que se realicen y de las enmiendas y nuevas ediciones que se aprueben en la tabla adjunta indicando lo siguiente: número de revisión, páginas revisadas, descripción, fecha de revisión y nombre del responsable.

No.	Página revisada	Descripción	Fecha	Revisado por
01	-----	1ra. Edición	02/08/2016	GNSA
02	Reedición Total	2da. Edición	23/02/2018	DNO
03	Reedición Total	3ra. Edición	13/01/2022	DNFTA
04	Reedición Total	4ta. Edición	10/06/2024	ANSAC

VI. SIGLAS Y ACRONIMOS

Los acrónimos para los fines del presente programa tienen el significado siguiente:

AFTN	Red de Telecomunicaciones Fijas Aeronáuticas	IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
AGLA	Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas	IDAEH	Instituto de Antropología e Historia
AGEXPORT	Asociación Guatemalteca de Exportadores	INGUAT	Instituto Guatemalteco de Turismo
AILA	Aeropuerto Internacional La Aurora	IGM	Instituto Guatemalteco de Migración
ANSAC	Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil	JSA	Jefatura de Seguridad Aeroportuaria
AIMM	Aeropuerto Internacional Mundo Maya	MAGA	Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación
AIP	Publicaciones de Información Aeronáutica	MoU	Memorando de acuerdo
A-9	Anexo 9 - Facilitación – al Convenio sobre Aviación Civil Internacional	MP	Ministerio Público
API	Información Anticipada de Pasajeros	MINEX	Ministerio de Relaciones Exteriores
AVSEC	Seguridad de la Aviación Civil	OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
CNSAC	Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil	OIRSA	Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria
CNF	Comisión Nacional de Facilitación	OMA	Organización Mundial de Aduanas
CFA	Comité de Facilitación de Aeropuerto	OMS	Organización Mundial de la Salud
CAMTUR	Cámara de Turismo	PNFTA	Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo
CMT	Certificado de Miembro de la Tripulación.	PLM	Pasaporte de Lectura Mecánica
CONAP	Consejo Nacional de Áreas Protegidas	SARPS	Normas y métodos recomendados
CONADI	Consejo Nacional para la Atención de Personas con Discapacidad.	SAT	Superintendencia de Administración Tributaria
DGAC	Dirección General de Aeronáutica Civil	SGAIA	Subdirección General de Análisis e Información Antinarcótica
DIGECAM	Dirección General de Control de Armas y Municiones.	UPU	Unión Postal Universal
DIPAFRONT	División de Puertos, Aeropuertos y Fronteras	UMA	Unidad Médica Aeroportuaria
DVLM	Documento de viaje de lectura mecánica.	UVE	Unidad de Vigilancia Epidemiológica
FAL	Facilitación		

VII. PREAMBULO

- a. La DGAC por medio de la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - ANSAC- es la autoridad competente de la República de Guatemala en materia de facilitación para elaborar normas, métodos y procedimientos con la finalidad de facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y así evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho”. Específicamente, facilitación es el mejoramiento continuo de los procesos de control y los procedimientos de servicio. La facilitación requiere un elevado grado de cooperación entre los diferentes sectores de la comunidad (explotadores de líneas aéreas, proveedores de servicios, autoridades aeroportuarias y organismos de inspección), cada uno de los cuales tiene la responsabilidad de contribuir en esos mejoramientos.
- b. La -DGAC- por medio de la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil - ANSAC- será la encargada de ejecutar las políticas y lineamientos generales en materia de Facilitación deliberados por la Comisión Nacional de Facilitación -CNF- y deberá rendir un informe de resultados incluidos los ajustes realizados al presente programa.
- c. En consecuencia, a lo anteriormente descrito, la -DGAC-, en conjunto con todos los entes con responsabilidades definidas en el presente programa, deberán asumir el compromiso de cumplir y hacer cumplir todas las disposiciones de este programa cuya finalidad es darle cumplimiento al mandato del Convenio de Chicago de que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y sus pasajeros, tripulación y carga.
- d. Para poder cumplir eficazmente con todas las responsabilidades definidas en este programa, la República de Guatemala está organizada de la siguiente manera:

1) Primer Nivel. Autoridad ejecutiva y política:

- a) Presidente de la República de Guatemala.
- b) Ministro de Comunicaciones Infraestructura y Vivienda.
- c) Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNTFA-.
- d) Director General de Aeronáutica Civil como máxima autoridad en aviación civil.

2) Segundo Nivel. Autoridad competente en seguridad de la aviación civil:

- a) Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -ANSAC-
- b) Inspector Nacional de Facilitación

CAPITULO 1

Introducción

El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, se establece en cumplimiento con las políticas de accesibilidad al transporte aéreo en la República de Guatemala, su objetivo principal es asegurar un flujo eficiente y seguro de pasajeros, carga y correo en el ámbito de la aviación civil, minimizando los trámites y controles administrativos sin comprometer la seguridad.

El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, diversos aspectos fundamentales, incluyendo la simplificación de procedimientos aduaneros, la gestión de fronteras, la accesibilidad para pasajeros con discapacidades y la cooperación interinstitucional. Al implementar las directrices del Anexo 9, los Estados buscan mejorar la eficiencia operativa de los aeropuertos y aerolíneas, promoviendo así el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo se alinea con los principios del Anexo 9, enfocándose en optimizar la infraestructura y los procedimientos relacionados con la facilitación, además de fomentar la colaboración entre las autoridades nacionales e internacionales. Esto no solo mejora la experiencia del pasajero, sino que también contribuye a la competitividad y crecimiento económico del país, adaptándose a las exigencias del comercio global y a las expectativas de un sector en constante evolución.

Facilitación

La gestión eficiente del proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

Finalidad de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF- y el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-

La finalidad del Programa Nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de Chicago en cuanto a que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y sus pasajeras/os, tripulación y carga.

El objetivo de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF y el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- es la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeras/os, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios.

La finalidad del -PNFTA-, es la de proporcionar un marco de trabajo para orientar la mejora y optimización de los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, correo, carga y suministros a través de los aeropuertos, así como para mejorar el servicio al cliente, a la vez que se mantienen los requisitos de seguridad pertinentes. La -CNF-, constituye un foro de consulta e intercambio de información sobre cuestiones de facilitación entre los interesados gubernamentales, los representantes relacionados con el transporte aéreo y el sector privado.

Si bien se comprometen a brindar el mayor apoyo al Sistema de Facilitación de la República de Guatemala. El estado mantendrá una seguridad de alto nivel, la aplicación efectiva de la ley y un servicio al cliente de alta calidad.

Las actividades encaminadas a lograr estas y otras tareas relacionadas se describen en el -PNFTA-

Beneficios de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-

- a. El -PNFTA-, pretende abordar y armonizar los intereses de todas las entidades que participan en la facilitación, como las Instituciones del Estado, los explotadores de aeronaves, los usuarios de transporte aéreo comercial, los aeropuertos, etc., para promover el crecimiento del sector del transporte aéreo de una forma fiable, segura y viable. Los posibles beneficios que se esperan obtener son los siguientes:
- 1) Mantener o aumentar la calidad en el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, correo, carga y suministros.
 - 2) Mantener o aumentar el nivel de servicio a los pasajeros, así como la rentabilidad y la eficiencia de los procesos y procedimientos;
 - 3) Facilitar y promover el crecimiento del transporte aéreo, y adaptarse a él; y
 - 4) Contribuir a una experiencia positiva que satisfaga las necesidades de los pasajeros.
- b. El -PNFTA- de la República de Guatemala, se implanta mediante las actividades del -CNF-, siendo la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- la Autoridad Aeronáutica designada por la República de Guatemala, quien, en el marco de su administración, será responsable del desarrollo, la implantación y el mantenimiento del -PNFTA-.

CAPITULO 2

Definiciones

Los términos y expresiones indicados a continuación, cuando se usan en las normas y métodos recomendados relativos a Facilitación, tienen el significado siguiente para los fines del presente Programa:

Admisión. El permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes de un Estado para entrar a ese Estado, de conformidad con sus leyes nacionales.

Admisión temporal. Procedimiento de aduanas en virtud de las cual determinadas mercancías pueden entrar en un territorio aduanero exoneradas condicionalmente del pago del importe de los derechos e impuestos, en su totalidad o en parte; tales mercancías deben importarse para un fin específico y estar destinadas a la reexportación dentro de un período especificado y sin haber sufrido ningún cambio, excepto la depreciación normal debida al uso que se haya hecho de las mismas.

Aeropuerto internacional. Todo aeropuerto designado por el Estado contratante en cuyo territorio está situado, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.

Agente autorizado. Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, cuando lo permita la legislación nacional, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.

API interactivo (iAPI). Sistema electrónico que, durante la presentación a la salida, transmite los elementos de datos API recopilados por el explotador de aeronaves a las autoridades públicas quienes, dentro del tiempo habitual destinado a los trámites de presentación de los pasajeros, envían al explotador un mensaje de respuesta sobre cada pasajero y/o miembro de la tripulación.

Arreglos de tránsito directo. Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado contratante, puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

Autoridades competentes. Dependencias o funcionarios de un Estado contratante encargado de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos del mismo, que tengan relación con algún aspecto de estas normas y métodos recomendados.

Carga. Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

Carga. Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo.

Comodidades para las/los pasajeras/os. Instalaciones y servicios que se suministran a las/los pasajeras/os y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

Control de inmigración. Medidas adoptadas por los Estados para controlar la entrada, el tránsito y la salida de sus territorios de las personas que viajan por vía aérea.

Control fronterizo automatizado (ABC). Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el *token*, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el *token*, consulta los registros de control de frontera y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.

Correo. Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

Cuarentena. Restricción de las actividades y/o separación de los demás de personas que no están enfermas, pero respecto de las cuales se tienen sospechas, o de equipajes, contenedores, dispositivos de transporte o mercancías que generan sospecha, de forma de prevenir la posible propagación de la infección o contaminación.

Declarante. Toda persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.

Derechos e impuestos a la importación. Derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados al importar mercancías o en relación con dicha importación. No se incluyen los cargos cuyo importe se limite al costo aproximado de los servicios prestados ni los percibidos por la aduana en nombre de otra administración nacional.

Descarga. Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.

Desembarque. Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

Desinfección. Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en un cuerpo humano o animal, dentro o en la superficie de las partes afectadas de una aeronave, equipaje, carga, mercancías o de los contenedores, según corresponda, mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.

Desinsectación. Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos en aeronaves, equipaje, carga, contenedores, mercancías o paquetes postales.

Despacho de mercancías. Realización de las formalidades aduaneras necesarias a fin de que las mercancías puedan ser importadas para el consumo interior, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.

Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI). Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de dichos participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.

Documentación sanitaria. La prueba documental que exijan los Estados contratantes, incluida la documentación normalizada por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005), para acreditar que el público pasajero y las tripulaciones han cumplido los requisitos para prevenir y mitigar la propagación de enfermedades transmisibles con el propósito de ingresar en un Estado contratante o transitar por él.

Documento de viaje. Un pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que puede ser utilizado por el titular legítimo para viajes internacionales.

Documentos de los explotadores de aeronaves. Cartas de porte aéreo/notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centraje, para uso de los explotadores de aeronaves.

Documentos sanitarios normalizados. Los documentos normalizados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005).

DVLM electrónico. Un DVLM (pasaporte, visado o tarjeta) que incorpora un circuito integrado sin contacto que comprende la capacidad de identificación biométrica del titular del DVLM de conformidad con las especificaciones de la Parte pertinente del Doc. 9303 Documentos de viaje de lectura mecánica.

Efectos nocivos. Efectos capaces de constituir un peligro para la salud de las personas que viajan, el personal, la carga viva o la estructura de la aeronave.

Embarque. Acto de subir a bordo de una aeronave con objeto de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

Emergencia de salud pública de importancia internacional. Un evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud: i) constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad y ii) podría exigir una respuesta internacional coordinada.

Equipaje. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador.

Equipaje extraviado. Equipaje involuntaria o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

Equipaje no acompañado. Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaje la persona a quien pertenece, ya sea en otra.

Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

Equipaje no reclamado. Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

Equipo de aeronave. Artículos, incluso el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos ni suministros, y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

Equipo terrestre. Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

Escolta. Persona autorizada por un Estado contratante o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado contratante.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Evaluación de riesgo. Proceso de detección de peligros, análisis del riesgo y valoración del riesgo.

Explotador de aeronaves. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Facilitación. La gestión eficiente del proceso de control necesario con el objetivo de acelerar el despacho de personas o mercancías y de prevenir retardos innecesarios en las operaciones.

Gestión de riesgos. Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de gestión que proporcionan a los organismos encargados de la inspección, la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo.

Impostor. Persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo de un documento de viaje auténtico.

Inicio del viaje. El punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

Inspector de la aviación civil. Un inspector de la aviación civil es una persona, designada por un Estado contratante, que se encarga de inspeccionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación u otros aspectos directamente relacionados con las operaciones de transporte aéreo, de acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente.

Nota: -Entre los ejemplos de inspectores de la aviación civil figuran los inspectores encargados de los aspectos de aeronavegabilidad, las operaciones de vuelo y otros aspectos relacionados con la seguridad operacional, así como de los aspectos relativos a la protección de las operaciones de transporte aéreo.

Levante de las mercancías. Acto por el que las autoridades aduaneras permiten que las mercancías objeto de despacho sean puestas a disposición de los interesados.

Línea Aérea. Según lo estipulado en el Artículo 96 del Convenio, cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional regular.

Menor. Una persona que no ha alcanzado aún la mayoría de edad establecida en la ley que sea aplicable a dicha persona.

Menor no Acompañado: Menor que viaja solo o únicamente en compañía de otro menor.

Nota: -Cabe destacar que puede ser necesario aplicar esta definición en virtud de cualquier obligación que resulte de la aplicación de reglamentos nacionales en los puestos de inspección fronterizos.

Miembro de la tripulación. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Orden de deportación. Una orden por escrito, expedida por las autoridades competentes de un Estado y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga de ese Estado.

Orden de retiro. Una orden por escrito notificada por un Estado a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible en ese Estado, ordenando al explotador que retire a esa persona de su territorio.

Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

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 transitorios.

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.

Persona acompañante: -Adulto que viaja con un menor. Esta persona no es, necesariamente, la madre, padre o tutor del menor.

Nota: - Cabe destacar que puede ser necesario aplicar esta definición en virtud de cualquier obligación que resulte de la aplicación de reglamentos nacionales en los puestos de inspección fronterizos.

Persona con discapacidades. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa de discapacidad al utilizar los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

Persona deportada. Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

Persona documentada inapropiadamente. Una persona que viaja o intenta viajar: a) con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido; b) con un documento de viaje o un visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterado; c) con el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

Persona no admisible. Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

Piloto al mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

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.

Provisiones transportadas a bordo. Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el explotador de aeronaves utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.

Rastreo de contactos. Práctica consistente en identificar, notificar y monitorizar a aquellas personas que puedan haber estado en contacto cercano o que hayan estado expuestas y puedan haberse contagiado de otra persona que sea portadora confirmada o probable de una enfermedad infecciosa como medio de controlar la propagación de la infección. La identidad de la persona confirmada o potencialmente infectada no se divulga a los contactos, aun cuando pregunten.

Repuestos. Artículos, incluso motores y hélices, para reparación o recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

Retiro de una persona. Acción mediante la cual las autoridades competentes de un Estado, en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir de ese Estado.

Riesgo para la salud pública. La probabilidad de que se produzca un evento que pueda afectar adversamente la salud de poblaciones humanas y, en particular, de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo

Sistema de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API). Sistema de comunicaciones electrónicas mediante el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a las agencias encargadas del control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el aeropuerto de entrada.

Sistemas electrónicos de viaje (ETS). Proceso automatizado para la presentación, aceptación y verificación de una autorización del pasajero para viajar a un estado, en lugar del talón de visado estándar impreso.

Suministros. a) Suministros para consumo (avitallamiento); y b) suministros para llevar (mercancías).

Suministros (avitallamiento) para consumo. Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

Suministros (mercancías) para llevar. Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

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.

Ventanilla Única de ingreso de datos del pasajero: Instalaciones que permiten que las partes que intervienen en el transporte de pasajeros por vía aérea presentar información normalizada sobre los pasajeros (es decir, API, iAPI y/o PNR por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir todos los requisitos reglamentarios para la entrada o salida de los pasajeros que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante.

Nota: - No se requiere, necesariamente, que las instalaciones de la ventanilla única de ingreso de datos de la persona pasajera para apoyar la transmisión de AP/iAPI sean las mismas que las instalaciones utilizadas para apoyar el intercambio de datos del PNR.

Visitante. Toda persona que desembarque y entre en el territorio de un Estado contratante distinto del de su residencia habitual, permanezca en él legalmente con arreglo a lo prescrito por ese Estado contratante, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como de turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio visitado.

Vuelo directo. Cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía cualesquier puntos intermedios, hasta el punto de destino.

Vuelos de repatriación. Vuelos especiales organizados, facilitados o promovidos por un Estado con el único fin de transportar hasta su propio territorio o a un tercer país seguro a sus nacionales y otras personas admisibles desde otros países en vuelos con aeronaves del Estado, vuelos humanitarios o vuelos comerciales chárter o no regulares.

Vuelos de socorro. Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se ve amenazada por emergencias o desastres, hasta lugares seguros del mismo Estado o de otro Estado dispuesto a recibirlas.

Zona de tránsito directo. Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al Estado.

Zona franca. Parte del territorio de un Estado contratante en la que toda mercancía que se introduzca se considera generalmente que está fuera del territorio aduanero, por lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CAPITULO 3

Objetivos del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-

3.1. Objetivo general

- a. Adoptar todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeras/os, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios en coordinación con los ministerios, organismo, instituciones e industria que intervenga en la entrada, tránsito y salida, según su ámbito de competencia.

3.2. Objetivos específicos

- a. El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- tiene los siguientes objetivos específicos:
 - 1) Garantizar el cumplimiento de las normas internacionales establecidas en el Anexo 9 Facilitación al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).
 - 2) Apoyar de manera proactiva el desarrollo de estrategias innovadoras para abordar los problemas de facilitación en el sector del transporte aéreo y el entorno de la aviación civil.
 - 3) Mejorar los procesos y procedimientos para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo y contenedores mediante la eliminación de obstáculos y retrasos innecesarios, además de mejorar la eficiencia, la productividad y la calidad de los servicios de transporte aéreo civil.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CAPITULO 4**Legislación****4.1. Convenios Internacionales**

ENTIDAD	DOCUMENTO
OACI	Convenio sobre Aviación Civil Internacional, (Doc. 7300) (Convenio de Chicago).
OACI	Anexo 9 del Convenio de Chicago - Facilitación (Decimosexta edición, julio de 2022 Enmienda 29)
OACI	Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Doc. 9740) (Convenio de Montreal)
OMA	(Organización Mundial de Aduanas) - Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kyoto).
OMA	(Organización Mundial de Aduanas) - Marco normativo SAFE
OMS	(Organización Mundial de la Salud) Reglamento Sanitario Internacional (RSI).

4.2. Legislación Nacional

ENTIDAD	DOCUMENTO
Asamblea Nacional constituyente	Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1985.
Congreso de la República de Guatemala	Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) del Congreso de la República de Guatemala
Congreso de la República de Guatemala	Decreto No. 358 de 28 de marzo de 1947, mediante la cual la República de Guatemala ratifica la adhesión al Convenio sobre aviación Civil Internacional.
Congreso de la República de Guatemala	Decreto 5-2021 Ley para la Simplificación de Requisitos y Trámites Administrativos.
Presidencia de la República de Guatemala	Reglamento de la Ley de Aviación Civil (Acuerdo gubernativo 384-2001), (347-2004), (11-2018)

- a. El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, tiene validez legal de conformidad con los artículos 5, 6 y 7 de la Ley de Aviación Civil y a la norma 8.18 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- b. La Comisión Nacional de Facilitación se establece mediante el artículo 38 de la Ley de Aviación Civil; artículos 42 al 44 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil y a la norma 8.20 del anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Por lo que se le denominará Comisión Nacional Facilitación. Sus atribuciones se describen en el capítulo 5 del presente programa.

CAPÍTULO 5

Organización y gestión del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-

5.1. La Comisión Nacional de Facilitación -CNF-

- a. La Comisión Nacional de Facilitación -CNF- se establece con el propósito de implantar y administrar las disposiciones del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- en el estado de Guatemala.

5.1.1. Atribuciones de la -CNF-

- a. La Comisión Nacional de Facilitación -CNF- se reúne de acuerdo a lo estipulado en el acuerdo Gubernativo 347-2004 específicamente en el artículo 43. (Ver Acuerdo Gubernativo).
- b. Las responsabilidades de la -CNF- son las siguientes:
- 1) Velar porque los procedimientos de entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional, se desarrollen de acuerdo a las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional y disposiciones complementarias.
 - 2) Desarrollar e implantar las disposiciones del -PNFTA- de conformidad con las disposiciones del Anexo 9 — Facilitación;
 - 3) Plantear recomendaciones para mejorar la facilitación del transporte aéreo civil ofrecida por las entidades correspondientes;
 - 4) Recibir recomendaciones para mejorar la Facilitación del Transporte Aéreo Civil por parte de entidades que no necesariamente sean miembros de la Comisión.
 - 5) Fomentar el desarrollo de métodos recomendados en todas las áreas de la facilitación del transporte aéreo civil.
 - 6) Debatir sobre los cambios propuestos en los reglamentos en materia de facilitación del transporte aéreo civil.
 - 7) Informar a los departamentos, organismos competentes y otras organizaciones interesadas sobre los avances en facilitación en el ámbito de la aviación civil, y escuchar su punto de vista y realizar recomendaciones en relación con las cuestiones relacionadas con el -PNFTA-; y
 - 8) Estudiar y resolver los asuntos sometidos a consideración, relacionado con la facilitación.

5.1.2. Composición de la -CNF-

- a. La -CNF- está compuesta por funcionarios públicos, que representan los principales intereses implicados en los diversos ámbitos de facilitación, y por representantes del sector de la aviación y otros agentes, permanentes o temporales, que pueden contribuir a la labor de la comisión. También podrán participar sustitutos designados por sus respectivas organizaciones. Estas personas deben tener suficiente autoridad para hablar en nombre de sus organizaciones y para poner en marcha las medidas necesarias en apoyo de la labor de la -CNF-. Asimismo, el presidente del Comité podrá invitar expertos para que asesoren o contribuyan a asuntos concretos. Para garantizar que la comunicación entre el gobierno y el sector de la aviación civil (incluidas las aerolíneas extranjeras)
- b. La Comisión Nacional de Facilitación –CNF-, está conformada de acuerdo a lo estipulado en el acuerdo Gubernativo 347-2004 específicamente en el artículo 43. (Ver Acuerdo Gubernativo).

5.1.3. Tareas y programas de trabajo.

- a. La Comisión Nacional de Facilitación:
 - 1) Revisará periódicamente el nivel de la facilitación de aviación civil en los aeropuertos internacionales del país;
 - 2) Estudiará y recomendará soluciones a los problemas de facilitación de aviación civil.
 - 3) Se mantendrá informado de las operaciones de los CFA, a fin de garantizar que las prácticas y los procedimientos empleados en los aeropuertos si están en conformidad con la legislación aplicable y los SARPS de la OACI.
 - 4) Considerará los cambios propuestos en la legislación internacional o en las prácticas recomendadas enviadas por foros internacionales y ofrecerá su opinión para la formulación de la postura política nacional.
 - 5) Revisará las disposiciones del Anexo 9 y su implantación por medio de prácticas y procedimientos a nivel nacional, con el fin de determinar el cumplimiento o las diferencias de archivos con los SARPS del Anexo 9.
 - 6) revisará sistemáticamente las diferencias de archivos con la OACI en lo que se refiere al Anexo 9, así como cualquier legislación o reglamento que exijan las prácticas y los procedimientos que dan lugar a dichas diferencias con el fin de trabajar en pro de su eliminación, ya sea proponiendo cambios en las prácticas y los procedimientos en cuestión, o, en caso necesario, proponiendo cambios en la legislación o los reglamentos aplicables.
 - 7) Identificará y compartirá la información de cada entidad participante sobre los desarrollos en sus respectivos ámbitos de trabajo que puedan afectar a la facilitación.

- 8) Garantizará que los Comités de Facilitación de los Aeropuertos CFA, se reúnan periódicamente para supervisar y evaluar los progresos en aeropuertos.
- 9) El -CNF- establece sus prioridades, su calendario de trabajo en un programa anual y definiendo e implantando su programa de trabajo con regularidad.
- 10) El -CNF- podrá organizar su trabajo en reuniones subgrupales específicas para abordar los aspectos de eficacia y eficiencia. Los resultados de los subgrupos se informarán la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-.

5.2. El Comité de Facilitación de Aeropuerto -CFA-

En cada aeropuerto civil deben crearse Comités de Facilitación de Aeropuertos con el objetivo de coordinar los asuntos de facilitación de aviación civil a nivel local.

Las atribuciones del comité de facilitación de aeropuerto son:

- a. Implantar el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- a nivel del aeropuerto;
- b. Examinar los problemas que surjan en relación con la autorización de aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores, y proporcionar en la medida de lo posible soluciones eficaces a los problemas que puedan producirse en el aeropuerto; y
- c. Formular recomendaciones, si procede, a la Comisión Nacional de Facilitación -CNF- o al ministerio/organismo/entidad de que se trate para la implantación de propuestas que no pueda llevar a cabo el Comité de Facilitación de Aeropuerto -CFA-.
- d. Los Comités de Facilitación de Aeropuertos (presididos por el Administrador o quien ejercer la autoridad superior dentro del Aeropuerto) estarán compuestos por representantes de las principales partes interesadas en la facilitación del transporte aéreo civil en los aeropuertos, que pueden incluir, entre otros, a autoridades de aviación civil, inmigración, aduanas, aerolíneas, organismos de seguridad, servicios de correos y telecomunicaciones, y operadores de servicios de escala. Los Comités de facilitación de aeropuertos se reunirán por lo menos 1 vez cada dos meses o según lo estime necesario el presidente.
- e. Los Comités de Facilitación de Aeropuertos -CFA- proporcionarán información actualizada sobre los asuntos de facilitación de los aeropuertos al Inspector Nacional de Facilitación designarán un representante para informar de los problemas de facilitación del transporte aéreo que no se puedan resolver a nivel operativo.
- f. Las respectivas instituciones/organizaciones/entidades que sean miembros del -CNF- también facilitarán información actualizada sobre las cuestiones de facilitación que sean de su competencia en las reuniones de dicho comité y notificarán cualquier problema de facilitación del transporte aéreo civil a los que se enfrenten sus instituciones/organizaciones/entidades organizaciones durante la implantación del -PNFTA-.

5.2.1. Composición del -CFA-

a. El CFA estará constituido por representantes en los aeropuertos de la siguiente manera:

Presidente: Gerente de Aeropuerto o su representante, quien la presidirá.

Vicepresidente: Sub Gerente de Aeropuerto o su representante.

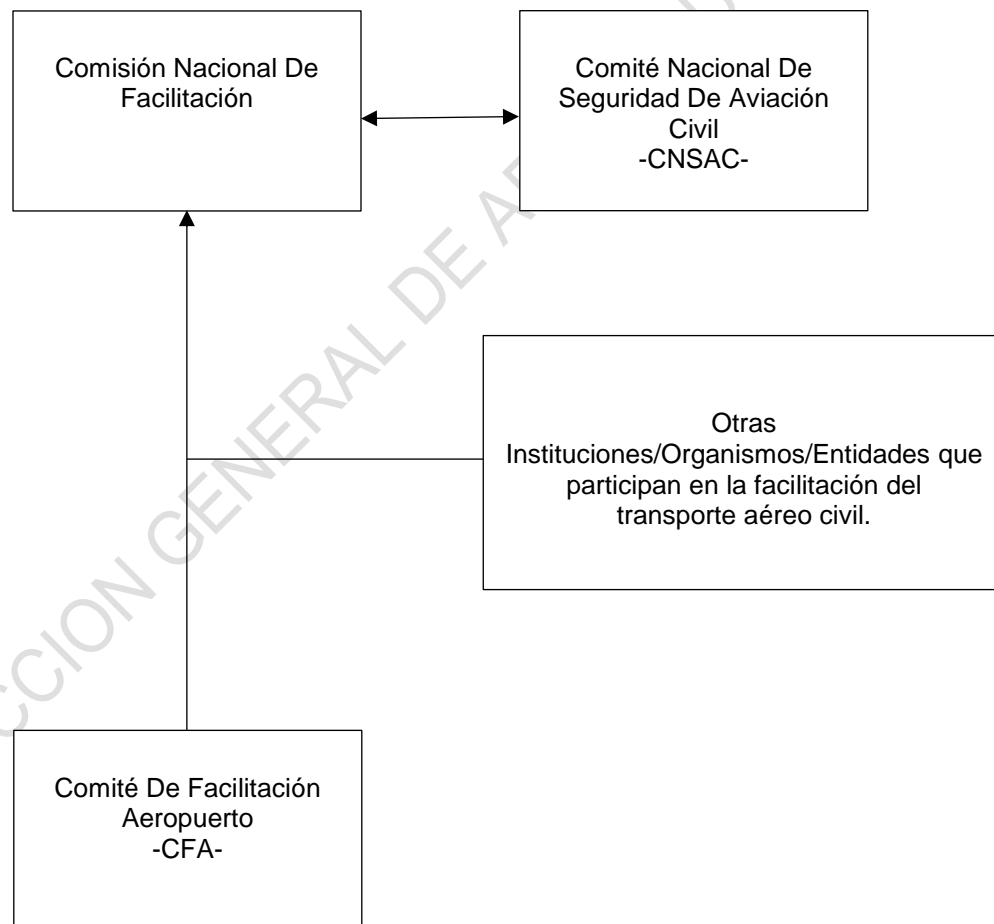
Secretaria/o: Representante de facilitación que coordine las actividades de facilitación a nivel aeroportuario.

5.2.2. Miembros:

- a) Un representante de la Autoridad de Dirección General de Aeronáutica Civil. -DGAC-
- b) Un representante de la Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria -ANSAC-
- c) Un representante de las Jefatura de Seguridad Aeroportuaria -JSA-
- d) Un representante del Ministerio de Relaciones Exteriores Local. -MINEX-
- e) Un representante de la Súper Intendencia de Administración Tributaria Local. -SAT-
- f) Un representante del Instituto Guatemalteco de Migración Local. -IGM-
- g) Un representante de la Policía Nacional Civil PNC y las divisiones Locales. -PNC-
- h) Un representante del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social Local. -MSPAS-
- i) Un representante de Dirección General de Correos y Telégrafos Local -DGCT-
- j) Un representante de Instituto Guatemalteco de Turismo Local -INGUAT-
- k) Un representante de Agentes acreditados o expedidores reconocidos locales.
- l) Un representante de Aviación Comercial Local.
- m) Un representante de Aviación General Local.

5.2.3. Coordinación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo - PNFTA-

- a. Para las cuestiones que afecten tanto a la facilitación como a la seguridad de la aviación, La Comisión Nacional de Facilitación –CNF- se coordinará y comunicará con el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –CNSAC-, y viceversa, para garantizar la pronta resolución de los problemas.
- b. La siguiente figura ilustra el marco de coordinación que deberá adoptarse en la implantación del PNTFA:



CAPÍTULO 6

Funciones, atribuciones y responsabilidades de los organismos que se ocupan de la facilitación del Transporte Aéreo

6.1. Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-

- a. La DGAC, como Autoridad Aeronáutica de la Aviación Civil, las responsabilidades específicas en el área de la facilitación del transporte aéreo civil que deben tenerse en cuenta son:
- 1) Participación y coordinación en la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-;
 - 2) Comunicación del material relacionado con la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y la OACI;
 - 3) Implantación de los SARPS del Anexo 9;
 - 4) Comunicación oportuna de las diferencias planificadas de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-;
 - 5) Realización de todos los esfuerzos para garantizar el cumplimiento con el Anexo 9 y evitar las diferencias con los SARPS del Anexo 9;
 - 6) Comunicación y coordinación, según sea necesario, con los representantes de la OACI
- b. En el Estado de Guatemala la autoridad designada responsable del –PNFTA- corresponde a la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- a través del Inspector Nacional de Facilitación de la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil –ANSAC- El presidente de la Comisión Nacional de Facilitación es responsable de convocar reuniones ordinarias y ad hoc de dicha Comisión y de garantizar que la autoridad competente contemple las políticas o los reglamentos propuestos por dicha Comisión a efectos de la legislación nacional. La autoridad designada se coordinará con todos los ministerios responsables, que mantendrán plena responsabilidad en sus ámbitos de competencia específicos.
- c. Por tanto, las responsabilidades específicas en el área de la facilitación del transporte aéreo civil que deben tenerse en cuenta son:
- 1) Trabajar con el representante del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -PNSAC- a fin de lograr y mantener la coherencia entre el PNFTA y el PNSAC;
 - 2) Revisar periódicamente que se cumple plenamente con los SARPS del Anexo 9 y, si es necesario, las diferencias de archivos, y notificar a la OACI;
 - 3) Garantizar que las operaciones se lleven a cabo en conformidad con las leyes de los Estados, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de productividad para los

operadores, los aeropuertos y los organismos estatales (de inspección) implicados; y

- 4) Abordar cualquier otra cuestión relacionada con la facilitación del transporte aéreo bajo la dirección del presidente de la -CNF-.

6.2. Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil. -ANSAC-

- a. La ANSAC, como autoridad competente en materia de seguridad de la Aviación Civil, las responsabilidades específicas en el área de la facilitación del transporte aéreo civil que deben tenerse en cuenta son:

- 1) Establecer y garantizar la implantación de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil para proteger la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita;
- 2) Definir y asignar tareas y coordinar actividades entre los departamentos, los organismos y otras organizaciones del Estado, el aeropuerto y los explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades que se encarguen o sean responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- 3) Organizar los recursos y las instalaciones de apoyo exigidas por los servicios de seguridad de la aviación de manera que estén disponibles en cada uno de los aeropuertos que brinde servicios relacionados con la aviación civil;
- 4) Coordinar y trabajar en estrecha colaboración con otros organismos estatales, explotadores de aeronaves y operadores aeroportuarios en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de tal manera que se minimicen los retrasos e inconvenientes innecesarios para el traslado de pasajeros, equipaje, carga y aeronaves;
- 5) Organizar controles y procedimientos de seguridad de modo que, en la medida de lo posible, tengan una interferencia mínima, o provoquen el mínimo retraso, en las actividades de la aviación civil, siempre que la eficacia de estos controles y procedimientos de seguridad no se vea reducida;
- 6) Garantizar, siempre que sea posible, el uso de técnicas de inspección y examinación eficientes de los viajeros y sus equipajes, la carga y las aeronaves para facilitar salida de las aeronaves;
- 7) Permitir la adopción de procedimientos, servicios e iniciativas para facilitar el traslado de viajeros, equipaje, carga y aeronaves, siempre que se cumplan todas las medidas de seguridad necesarias y otros requisitos de control;
- 8) Coordinar con las autoridades de inmigración/expedición de documentos de viaje, pasaportes y visados para garantizar que las tecnologías integradas en el documento de viaje mejoran la facilitación y la seguridad del viajero;
- 9) Asesorar al presidente de la -CNF- sobre los procesos o las implicaciones de seguridad para su análisis como y cuando sea necesario; y

- 10) Participar en las reuniones de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-.

6.3. Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-

La SAT, como autoridad competente en materia aduanera, las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

- 1) Supervisar la llegada y salida de viajeros, carga y correo a fin de garantizar el cumplimiento con la legislación nacional;
- 2) Enviar electrónicamente la información necesaria para la llegada y salida de la carga, en cumplimiento de los SARPS del Anexo 9;
- 3) Introducir procedimientos simplificados de despacho de mercancías para la salida o entrada en el país;
- 4) Incautar de mercancías prohibidas y detención de productos restringidos (en espera de la presentación de los certificados pertinentes si ese es el caso);
- 5) Participar en la -CNF- y, en caso necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación; y
- 6) Prestar de servicios suficientes sin cargo alguno a los operadores durante las horas de trabajo establecidas.

6.4. Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-

La IGM, como autoridad competente en materia de migración o de expedición de documentos de viaje, pasaporte y visados, las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

- 1) Emitir documentos de viaje y garantía de que los documentos de viaje de lectura mecánica cumplen con las especificaciones de la OACI del Doc. 9303, a fin de asegurar su legibilidad en lectores mecánicos de distintos fabricantes en todo el mundo;
- 2) Detectar y denegar la emisión de documentos de viaje a personas no identificadas o indocumentadas que puedan representar una amenaza para la aviación civil y el Estado;
- 3) Coordinar con las autoridades de seguridad, si es preciso, para garantizar que las tecnologías incorporadas a los documentos de viaje mejoren la facilitación y la seguridad del viajero;
- 4) Comprobar la validez y aceptabilidad de los documentos de viaje en los puntos de control fronterizo;
- 5) Examinar de las personas antes de la entrada al Estado y la salida de éste;

- 6) Garantizar que la tarjeta de embarque y desembarque se ajusta a los requisitos de formato de la OACI establecidos en el Anexo 9; cuando sea necesarias las tarjetas de embarque y desembarque
- 7) Identificar y prevenir los viajes de personas que carecen de la documentación requerida, ya que pueden constituir una amenaza para la aviación civil y el Estado;
- 8) Crear y adoptar una política activa de intercambio de información con las partes interesadas y los Estados de la región para proteger las fronteras nacionales de las consecuencias negativas de la inmigración ilegal; si la legislación internacional o nacional lo permite;
- 9) Ayudar a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje;
- 10) Informar a los operadores de los requisitos de la autoridad designada con respecto a la entrada, el tránsito y la salida de los viajeros;
- 11) Aceptar sin demora y con carácter provisional la entrada de los expertos necesarios para la búsqueda, el rescate, la investigación de accidentes y la reparación o el salvamento de aeronaves en caso de accidentes de aviación, de conformidad con el Anexo 12 — Búsqueda y salvamento, y el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, presentado el pasaporte, sin necesidad de presentar ningún otro documento de viaje, si corresponde;
- 12) Expedir un visado a su llegada o facilitarles la llegada para expertos en investigación sobre una misión relacionada con un accidente, cuando sea necesario y de forma excepcional;
- 13) Garantizar de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 en relación con personas inadmisibles y deportadas;
- 14) Participar en la -CNF- y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación; y
- 15) Prestar servicios suficientes para operadores sin cargo alguno durante las horas de trabajo establecidas.

6.5. Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS-

- a) De acuerdo con el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300), se tomarán medidas eficaces para evitar la propagación de enfermedades de transmisión por aire. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- como la Autoridad Sanitaria en lo que respecta a la facilitación, es responsable, entre otras cosas, de lo siguiente:
 - 1) Colaborar activamente con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros países con el fin de garantizar que el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) se implante eficazmente;

- 2) Detectar de acontecimientos que impliquen enfermedades o muertes por encima de los niveles esperados durante un período de tiempo determinado en todas las áreas del Estado;
- 3) Presentar inmediatamente de toda la información básica y disponible para obtener una respuesta adecuada de los servicios de atención sanitaria.
- 4) Implantar de medidas de control preliminares (para paliar la propagación de enfermedades) de forma inmediata;
- 5) Responder rápida y eficazmente a los riesgos para la salud pública y las emergencias de salud pública de interés internacional;
- 6) Garantizar de aplicación de desinsectación, desinfección y descontaminación de las aeronaves en conformidad con las recomendaciones de la OMS y en cumplimiento con el RSI;
- 7) Proporcionar instalaciones adecuadas para la vacunación, la cuarentena (en caso necesario) y la emisión de los certificados necesarios;
- 8) Colaborar con los explotadores de aeronaves y aeropuertos, garantía de que la preparación y el almacenamiento de alimentos, el servicio de comidas, el suministro de agua y otros elementos destinados al consumo en el aeropuerto o a bordo de una aeronave son higiénicos y cumplen con las normas establecidas por la OMS y la autoridad en materia de alimentos y agricultura;
- 9) Notificar inmediata a la OMS y de conformidad con los requisitos del RSI de toda la información esencial relacionada con cualquier riesgo para la salud a escala internacional;
- 10) Garantizar de la accesibilidad a servicios médicos adecuados, incluidas las instalaciones de diagnóstico, para permitir la evaluación y la atención inmediatas de los viajeros/trabajadores del aeropuerto enfermos;
- 11) Establecer y mantener de un plan de contingencia de emergencia de salud pública a fin de asegurar una rápida respuesta a cualquier emergencia de salud pública de interés internacional;
- 12) Garantizar un espacio adecuado, separado del resto de pasajeros, para entrevistar a personas sospechosas o afectadas;
- 13) Evaluar del estado de salud y, si es necesario, organización de la cuarentena de los viajeros sospechosos; y
- 14) Participar en las reuniones de la -CNF- y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

6.6. Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA-

- a) En términos de facilitación, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- debe garantizar lo siguiente:
- 1) Que las plantas y los animales que se exporten o importen al país cumplan con las regulaciones de transporte y la certificación necesaria de los organismos competentes;
 - 2) Mantener las consultas con los organismos/instituciones internacionales que regulan la alimentación, la agricultura y los animales con el fin de estar al corriente de las últimas novedades y poner al día al comité de facilitación del aeropuerto y otras partes interesadas sobre la evolución de los acontecimientos que afecten a la aviación civil.
 - 3) Desinfectar una aeronave por motivos de sanidad animal, solo se emplearán los métodos y desinfectantes recomendadas por la Oficina Internacional de Epizootias.
 - 4) Participar en las reuniones de la -CNF-. y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

6.7. Explotadores de Aeronaves.

- a) Los explotadores de aeronaves en el área de la facilitación, las responsabilidades que deben tenerse en cuenta son:
- 1) Manejar los pasajeros, los equipajes, el correo y la carga de manera eficiente.
 - 2) Informar a los pasajeros en el mostrador de los requisitos particulares de los países que tienen intención de visitar o por los que desean atravesar.
 - 3) Tomar las precauciones necesarias para asegurarse de que los pasajeros estén en posesión de los documentos de viaje necesarios en el momento del embarque;
 - 4) Asumir la responsabilidad de la custodia y el cuidado de los pasajeros que desembarcan y miembros de la tripulación desde el momento en que abandonan la aeronave hasta que se aceptan para su inspección;
 - 5) Prestar asistencia adecuada a los pasajeros con necesidades especiales, incluso los menores de edad o los pasajeros con movilidad reducida o discapacidad;
 - 6) Informar a los operadores aeroportuarios y a los organismos estatales pertinentes, en confianza, sobre su servicio, calendario y planes de creación de flotas en el aeropuerto, a fin de permitir planificación racional de las instalaciones y los servicios en relación con el tráfico previsto; y
 - 7) Participar por medio de sus representantes o cuando sean invitados en la -CNF- y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

6.8. Operadores Aeroportuarios.

- a) Se espera que los Aeropuertos Internacionales de Guatemala, consulten constantemente con los explotadores de aeronaves, los organismos de control y otras partes interesadas pertinentes a fin de garantizar la proporción de instalaciones y servicios satisfactorios para una rápida gestión y autorización de tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores.
- b) Las tareas de facilitación específicas de los Aeropuertos Internacionales de Guatemala incluyen, entre otras:
 - 1) Diseñar los aeropuertos de manera que mejore la gestión de afluencia del tránsito aéreo;
 - 2) Exhibir las señales recomendadas a nivel internacional para facilitar el movimiento y el tránsito de pasajeros dentro de los aeropuertos;
 - 3) Facilitar pantallas de información de vuelos (FID);
 - 4) Utilizar equipos de seguridad especializados, cuando sea necesario, para examinar pasajeros, de modo que se reduzca al mínimo la cantidad de viajeros que tienen que ser inspeccionados por otros medios;
 - 5) Disponer de espacio para instalaciones necesarias para implantar medidas de mantenimiento de la salud pública, así como para la cuarentena animal y vegetal;
 - 6) Suministrar espacio e instalaciones para los organismos que estén a cargo del control de autorizaciones en condiciones no menos ni más favorables que las que se aplican a los operadores aeroportuarios o los usuarios que requieren espacio e instalaciones de escala similar;
 - 7) Proporcionar, mantener y optimizar instalaciones y servicios para los pasajeros con necesidades especiales, incluidos aquellos con movilidad reducida o discapacidad;
 - 8) Organizar comités de facilitación de aeropuertos o comité de usuarios de los aeropuertos;
 - 9) Participar por medio de sus representantes o cuando sean invitados en la -CNF- y en otras reuniones relacionadas con la facilitación.
 - 10) Preparar, implementar y mantener actualizado un Programa de Facilitación de Aeropuerto que cumpla con el Adjunto 2 al presente programa, con los detalles de cada medida de facilitación aplicada en el aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-.
 - 11) Designar a un Coordinador de Facilitación de Aeropuerto responsable de la aplicación del Programa de Facilitación de Aeropuerto quien será el enlace oficial con la Administración Aeroportuaria.

6.9. Agentes de Servicios de Escala

- a) Los agentes de servicios de escala en el área de la facilitación, las responsabilidades que deben tenerse en cuenta son:
- 1) Cooperar estrechamente con los organismos estatales para garantizar el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores por las instalaciones aeroportuarias; y
 - 2) Participar en las reuniones del Comité de facilitación de aeropuerto, si corresponde.

6.10. Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas -AGLA-

- a) La asociación de Líneas Aéreas en el área de la facilitación, las responsabilidades que deben tenerse en cuenta son:
- 1) Ser portadores de todas las normas y procedimientos establecidos en el -CNF- y estas serán retransmitidas a sus asociados.
 - 2) Ser el responsable de representar a los Explotadores de aeronaves asociados en la conformación de grupos de trabajos.
 - 3) Informar de forma permanente a los asociados todo cambio de normativa que afecte el Sistema de Facilitación.
 - 4) Participar en las reuniones de la Comisión Nacional de Facilitación. -CNF-

6.11. Instituto Guatemalteco de Turismo -INGUAT-

- a) Instituto Guatemalteco de Turismo -INGUAT en el área de la facilitación las responsabilidades que deben tenerse en cuenta son:
- 1) Efectuar los arreglos necesarios con el fin de contar con personal capacitado para el intercambio bilingüe de información que prestará servicios en puestos de información a los turistas y usuarios de los Aeropuertos;
 - 2) Establecer puestos de información ubicados en zonas públicas de los aeropuertos internacionales, para facilitar la mayor asistencia turística posible, que sea de interés del público y de la industria;
 - 3) Implementar Centros de Información a nivel general, tanto para el usuario, como para las operadoras de los aeropuertos;
 - 4) Participar en las reuniones de la Comisión Nacional -CNF-.

6.12. Ministerio de Gobernación -MINGOB-

- a) El Ministerio de Gobernación a través del 5to Viceministerio, la Policía Nacional Civil -PNC- y sus diferentes subdivisiones y/o departamentos (SGAIA/DIPAFRONT) en el área de la facilitación las responsabilidades que deben tenerse en cuenta son:
- 1) Ser responsable de las funciones y actividades de Policía con la finalidad de preservar el orden público;
 - 2) Simplificar en lo posible los controles pertinentes con el propósito de preservar la ventaja de la rapidez que es inherente al transporte aéreo;
 - 3) Garantizar la presencia policial en ambos géneros en todas las áreas de los aeropuertos;
 - 4) Realizar el control de personas y equipajes, inspección de aeronaves, verificación y registro de medicamentos controlados, con personal especializado, respetando para ello las disposiciones legales para el efecto.
 - 5) Agilizar todos los controles de estupefacientes en los aeropuertos, aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipaje, correo, carga y suministros;
 - 6) Garantizar la presencia suficiente de personal de género femenino y masculino en el control de pasajeros;
 - 7) Utilizar equipos tecnológicos especializados, en aeropuertos cuando sea necesario, para examinar a pasajeros sospechosos, de modo que se reduzca al mínimo la cantidad de pasajeros que tienen que ser inspeccionados por otros medios;
 - 8) Participar en las reuniones de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-.

CAPÍTULO 7

Organismos responsables de la implantación de las disposiciones relacionadas con la seguridad del anexo 9

7.1 Principios Generales

- a. Las normas y métodos recomendados del presente programa se aplicarán a todos los casos de utilización de aeronaves, excepto cuando una disposición determinada se refiera específicamente a solo un tipo de operación. (OACI/A-9/N-1.1).
- b. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- adoptará las medidas necesarias para asegurar que: (OACI/A-9/N-1.2).
 - 1) El tiempo requerido para la realización de los controles fronterizos relativos a las personas y a la aeronave y al levante o despacho de la carga se limite al mínimo;
 - 2) Se limite al mínimo todo inconveniente causado por la aplicación de los requisitos administrativos y de control, particularmente la comunicación oportuna de los cambios de tales requisitos;
 - 3) El intercambio oportuno de la información pertinente entre los Estados contratantes, explotadores de aeronaves y aeropuertos se fomente y promueva en la mayor medida posible; y
 - 4) Se alcancen niveles exigidos de seguridad y se cumpla con las leyes.
- c. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- utilizará la gestión de riesgos en la aplicación de procedimientos de control fronterizo para el levante o despacho de mercancías. (OACI/A-9/N-1.3).
- d. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- desarrollará una tecnología de la información eficaz para aumentar la eficiencia y efectividad de sus procedimientos en los aeropuertos. (OACI/A-9/N-1.4).
- e. Las disposiciones de este programa no impedirán la aplicación de la legislación nacional por lo que respecta a las medidas de seguridad de la aviación u otros controles necesarios. (OACI/A-9/N-1.5).

7.2. Entrada y salida de aeronaves.

7.2.1. Generalidades

Durante el desarrollo de procedimientos encaminados a la autorización eficiente de aeronaves que entran y salen, (La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC- y los Explotadores de Aeronaves) tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y control de estupefacientes, según corresponda.

- a. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, la SAT, IGM, MSPAS, MAGA/OIRSA, INGUAT, MINGOB, MP, Explotadores de Aeronaves, Operadores Aeroportuarios, Agentes de Servicios a Escala, la AGLA, adoptarán medidas apropiadas para el despacho de las aeronaves que llegan de otro Estado contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias. (OACI/A-9/N-2.1).
- b. Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-, la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC- y los Explotadores de Aeronaves tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda. (OACI/A-9/N-2.2).
- c. La Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- y el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- del Estado de Guatemala no podrán negar a una aeronave el acceso a un aeropuerto internacional por motivos de salud pública, a menos que las medidas que se tomen sean conformes al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud (OMS). (OACI/A-9/N-2.4).
- d. Si, en respuesta a un riesgo específico de salud pública o a una emergencia de salud pública de importancia internacional, el Estado de Guatemala mediante el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- considera la introducción de medidas sanitarias adicionales a las recomendadas por la OMS, comprendido entre otros, el Artículo 43 en el que se estipula, entre otras cosas, que, para determinar si aplican medidas sanitarias adicionales, los Estados Partes se basarán en: a) principios científicos; b) las pruebas científicas disponibles de un riesgo para la salud humana o, si esas pruebas son insuficientes, la información disponible, incluida la procedente de las OMS y otras organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales pertinentes; y c) toda orientación o recomendaciones específicas disponibles de la OMS (OACI/A-9/N-2.5).

Nota 1. — Esta disposición solo se aplica a aquellas situaciones en que existe una Recomendación temporal del Reglamento Sanitario Internacional (2005) oficial (es decir, en el contexto de una emergencia de salud pública declarada de importancia internacional), o de una Recomendación permanente en vigor. Estos requisitos previstos en el Artículo 43 pueden también aplicarse en otros contextos que supongan la aplicación de medidas adicionales al tráfico internacional (incluyendo aeronaves), tales como los Artículos 23 2), 27 1) y 28 del Reglamento Sanitario Internacional.

Nota 2. — La Norma 2.5 solo se aplica a aquellas situaciones en que existe una Recomendación temporal del Reglamento Sanitario Internacional (2005) oficial (es decir, en el contexto de una emergencia de salud pública declarada de importancia internacional), o de una Recomendación permanente en vigor. Estos requisitos previstos en el Artículo 43 pueden también aplicarse en otros contextos que supongan la aplicación de medidas adicionales al tráfico internacional (incluyendo aeronaves), tales como los Artículos 23 2), 27 1) y 28 del Reglamento Sanitario Internacional.

7.2.2. Documentos - requisitos y uso

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este capítulo. (OACI/A-9/N-2.6).
- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá visados, ni cobrará derechos de visado ni de otra clase, en relación con el uso de los documentos requeridos para la entrada o salida de las aeronaves. (OACI/A-9/N-2.7).
- c. Con sujeción a la capacidad tecnológica de los aeropuertos internacionales del estado de Guatemala, los documentos para la entrada y salida de aeronaves se aceptarán cuando se presenten:
 - 1) En forma electrónica, transmitidos a un sistema de información de las autoridades competentes;
 - 2) En forma impresa, producidos o transmitidos electrónicamente; o
 - 3) en forma impresa, llenados manualmente y siguiendo los formatos descritos en el presente Anexo. (OACI/A-9/N-2.9).
- d. Cuando el explotador de aeronaves o alguien en su nombre transmita a las autoridades competentes un determinado documento en forma electrónica, el Estado contratante no exigirá la presentación del mismo documento en forma impresa. (OACI/A-9/N-2.10).
- e. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- del Estado de Guatemala cuando requieran una declaración general limitará la información requerida a los elementos indicados en el Apéndice 1 de este programa. La información se aceptará en forma electrónica o impresa. (OACI/A-9/N-2.11).
- f. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- exija únicamente una atestación con respecto a la declaración general se adoptarán medidas por las cuales el requisito de atestación pueda satisfacerse ya sea mediante una declaración añadida manualmente o por un estampillado con un sello de goma añadido a una página del manifiesto de carga. Dicha atestación será firmada por el agente autorizado o el piloto al mando. (OACI/A-9/N-2.12).
- g. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración – IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC- y los Explotadores de Aeronaves del Estado de Guatemala no exigirán normalmente la presentación de un manifiesto de pasajeros. En los casos en los que se exija un manifiesto de pasajeros, la información requerida se limitará a los elementos indicados en el Apéndice 2 de este programa. La información se aceptará en forma electrónica o impresa. (OACI/A-9/N-2.13).
- h. Cuando la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del Estado de Guatemala u otra autoridad exija la presentación del manifiesto de carga en forma impresa, aceptará:
 - 1) el formulario reproducido en el Apéndice 3 del presente programa, llenado conforme a las instrucciones; o

- 2) el formulario reproducido en el Apéndice 3 del presente programa, llenado parcialmente, con una copia de cada carta de porte aéreo que represente la carga a bordo de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.14).
- i. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no exigirá la presentación de una declaración escrita de los suministros que permanezcan a bordo de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.15).
- j. Por lo que respecta a los suministros cargados o descargados de una aeronave, la información requerida en la lista de suministros no excederá de: (OACI/A-9/N-2.16).
- 1) la información indicada en el encabezamiento del modelo de manifiesto de carga;
- 2) el número de unidades de cada producto; y
- 3) la naturaleza de cada producto.
- k. El Estado de Guatemala no exigirá a los Explotadores de Aeronaves la presentación de una lista del equipaje acompañado ni del equipaje extraviado cargado o descargado de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.17).
- l. El Estado de Guatemala no exigirá la presentación de una declaración escrita del correo distinta de los formularios prescritos en el Convenio vigente de la Unión Postal Universal -UPU-. (OACI/A-9/N-2.18).
- m. El Estado de Guatemala no exigirá que el explotador de aeronaves entregue a las entidades involucradas (-SAT-, IGM, otras) más de tres copias de cualquiera de los documentos arriba mencionados en el momento de la entrada o salida de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.19).
- n. Si la aeronave no embarca ni desembarca pasajeros ni carga o descarga mercancías, suministros o correo, no se exigirán los documentos pertinentes, siempre que se incluya una anotación adecuada en la declaración general. (OACI/A-9/N-2.20)

7.2.3. Corrección de documentos

- a. En el caso de que se encuentren errores en cualquiera de los documentos arriba mencionados, las entidades involucradas (-SAT-, -IGM-, otras) darán al explotador de aeronaves o al agente autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corregirán ellas mismas. (OACI/A-9/N-2.21).
- b. El explotador de aeronaves o su agente autorizado no estará sujeto a sanciones si prueba a las autoridades de aduana –SAT- que cualquier error que se haya encontrado en tales documentos fue involuntario y se hizo sin intención fraudulenta ni negligencia grave. Cuando se considere necesario para disuadir de la repetición de tales errores, se aplicará una sanción que no sea mayor de la necesaria para tal fin. (OACI/A-9/N-2.22).

7.2.4. Desinsectación de aeronaves

- a. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- en los aeropuertos limitará todo

requisito habitual de desinsectación de las cabinas y los puestos de pilotaje de las aeronaves con aerosoles mientras las personas pasajeras y tripulantes se encuentren a bordo, a las operaciones con una misma aeronave que tengan su origen o atraviesen territorios que, a su juicio basándose en una evaluación del riesgo, constituyen una amenaza para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente. (OACI/A-9/N-2.23).

Nota. — El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859) contiene orientación sobre las evaluaciones del riesgo.

- b. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos, cuando exija la desinsectación de aeronaves examinarán periódicamente sus requisitos y los modificarán según corresponda, a la luz de las pruebas disponibles relativas a la transmisión de insectos a sus respectivos territorios por conducto de las aeronaves. (OACI/A-9/N-2.24).
- c. Cuando se requiera la desinsectación, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- autorizará o aceptará los métodos, sean químicos o no químicos, y/o insecticidas que estén recomendados por la Organización Mundial de la Salud y que el Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- considera eficaces. (OACI/A-9/N-2.25).

Nota 1. — Esta disposición no excluye la prueba y el ensayo de otros métodos para aprobación en última instancia por la OMS

Nota 2. — Se señala a la atención la publicación más reciente de orientación de la OMS sobre métodos y procedimientos de desinsectación.

- d. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos se cerciorará de que los procedimientos de desinsectación no tengan efectos nocivos para la salud de las/los pasajeras/os, el personal y la carga viva, y que les causen el mínimo de molestias. (OACI/A-9/N-2.26).
- e. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos suministrarán a los explotadores de aeronaves, cuando así se solicite, información apropiada, en lenguaje de fácil comprensión, para la tripulación de vuelo y los pasajeras/os, en la que se expliquen la reglamentación nacional pertinente, las razones del requisito y los aspectos de seguridad inherentes a la ejecución de una desinsectación apropiada de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.27).
- f. Cuando la desinsectación se haya realizado conforme a los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- aceptarán una certificación pertinente en la declaración general

según se indica en el Apéndice 1, o en el caso de una desinsectación residual, el certificado de desinsectación residual reproducido en el Apéndice 4. del presente programa. (OACI/A-9/N-2.28).

- g. Cuando el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos haya realizado la desinsectación haya sido apropiadamente efectuada conforme a 2.25 y se presente o se ponga a disposición de las autoridades competentes del país de llegada un certificado de los indicados en 2.28, normalmente las autoridades aceptarán dicho certificado y permitirán que las/los pasajeras/os y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.29).
- h. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos se cerciorarán de que se apliquen las medidas de la mitigación que correspondan cuando se usen insecticidas o cualquier otro medio de desinsectación a fin de evitar que se dañe la estructura de la aeronave o su equipo y material. (OACI/A-9/N-2.30).

Nota. — La mayoría de los compuestos químicos que se utilizan para la desinsectación tienen efectos nocivos por su propia naturaleza, por lo que resulta esencial observar medidas de mitigación tales como el uso de los métodos o medios correctos de aplicación.

7.2.5. Desinfección de aeronaves

- a. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE- de los aeropuertos determinarán a partir de una evaluación de riesgo las condiciones bajo las cuales se desinfectará la aeronave. Cuando se requiera la desinfección de la aeronave, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:
 - 1) La desinfección responderá al tipo y grupos de riesgo de los patógenos y se efectuará de acuerdo con los procedimientos establecidos en la orientación vigente de la OMS, teniendo en cuenta las recomendaciones del fabricante de la aeronave, en su caso;
 - 2) Las zonas sospechadas de estar contaminadas se desinfectarán con medios químicos o no químicos que posean propiedades que sean para el agente infeccioso sospechado;
 - 3) La desinfección será realizada por personal capacitado vestido con equipo de protección personal adecuado; y
 - 4) Cuando se utilicen medios de desinfección, se aplicarán medidas de mitigación adecuadas para evitar que se dañe a la estructura de la aeronave o su equipo y materiales y proteger de efectos nocivos a la salud de las/los pasajeras/os el personal o la carga viva. (OACI/A-9/N-2.31).

Nota 1. — Cuando se requiera la desinfección de aeronaves por motivos de sanidad animal, se utilizarán únicamente aquellos métodos y desinfectantes recomendados por la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE).

Nota 2. — La mayoría de los compuestos químicos que se utilizan para la desinfección tienen efectos nocivos por su propia naturaleza, por lo que resulta esencial observar medidas de mitigación tales como el uso de los métodos o medios correctos de aplicación.

- b. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE- dispondrán medidas o medios para asegurarse de que se desinfecten las zonas contaminadas y el equipo o las herramientas que se hayan utilizado cuando se contaminen superficies o equipo de la aeronave con líquidos corporales, incluyendo excrementos. (OACI/A-9/N-2.32).
- c. Cuando el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE- exija desinfección de refuerzo cuando se produzca un incidente sanitario o una contaminación a bordo limitarán la desinfección al contenedor o compartimento de la aeronave que se sospeche contaminado y conforme a lo previsto en la norma 2.31. (OACI/A-9/N-2.33).
- d. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE- dispondrá que el explotador de aeronaves tenga un procedimiento que preste especial atención (mediante un refuerzo de supervisión o instrucción) a la desinfección de zonas sensibles específicas, tales como el puesto de pilotaje, el compartimento aviónico o la zona de la cocina, de conformidad con las directrices de los fabricantes de aeronaves. (OACI/A-9/N-2.34).
- e. Cuando el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE exijan constancia de la desinfección tras un incidente sanitario o contaminación a bordo, los Estados contratantes aceptarán una notificación general en la Declaración General prevista en el apéndice 1 de este programa o la planilla de control de desinfección correspondiente como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la OMS, y permitirá que quienes viajan a bordo y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.35).

Nota. — En el sitio web de la OACI dedicado a la seguridad operacional figura un ejemplo de planilla de control de desinfección.

- f. Cuando el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE se exijan constancia de la desinfección en forma adicional o junto con la limpieza general, los Estados contratantes aceptarán la notificación correspondiente en la Declaración General prevista en el apéndice 1 de este programa como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la OMS. (OACI/A-9/N-2.37).

7.3 Disposiciones relativas a los vuelos de la aviación general internacional y a otros vuelos no regulares

7.3.1. Generalidades

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- mediante el Departamento de Navegación aérea publicará, en sus respectivas Publicaciones de información aeronáutica (AIP), sus requisitos respecto a avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares. (OACI/A-9/N-2.38).
- b. Cuando el estado de Guatemala exija aviso previo del aterrizaje previsto de una aeronave en su territorio, o solicitudes para su autorización previa, designa a la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- por medio del Departamento de Navegación Aérea como único organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a tales avisos o solicitudes. (OACI/A-9/N-2.39).
- c. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- mediante el Departamento de Navegación Aérea indicará en sus respectivas AIP la dirección postal y, cuando se disponga de ellos, la dirección AFTN, el número de télex o dirección cablegráfica, el número de facsímile, la dirección de correo electrónico, la página web y el número de teléfono del organismo designado en 2.39. (OACI/A-9/N-2.40).
- d. En el Estado de Guatemala a mediante la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- y el Departamento de Navegación Aérea, la notificación de las llegadas, salidas u operaciones de tránsito previstas a los organismos de inspección fronteriza competentes, p.ej., aduanas, inmigración o cuarentena, corresponderá al organismo designado en 2.39. (OACI/A-9/N-2.41).

7.3.2. Autorización previa

- a. La DGAC del estado de Guatemala normalmente no requerirán que se solicite autorización previa o notificación por vía diplomática a menos que el vuelo sea de carácter diplomático coordinado por el Ministerio de Relaciones Exteriores –MINEX- (OACI/A-9/N-2.42).
- b. La -DGAC- cuando exija que los explotadores de aeronaves soliciten autorización previa deberán:
 - 1) Establecer procedimientos mediante los cuales se dé curso rápido a esas solicitudes;
 - 2) Otorgar dicho permiso por un período de tiempo determinado o respecto a cierto número de vuelos, siempre que sea posible; y
 - 3) No percibir honorarios, derechos ni impuestos por el otorgamiento de tales permisos. (OACI/A-9/N-2.43).
- c. En el caso de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, que, por razones de seguridad de vuelo, requiera autorización previa, la -DGAC- no exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo cuando se solicite tal autorización previa. (OACI/A-9/N-2.45).

Nota. — Las especificaciones relativas a planes de vuelo figuran en el Anexo 2 — Reglamento del aire.

- g. Cuando la -DGAC- exija autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en 2.40 no exigirán que las solicitudes se presenten con más de tres días laborables de anticipación. (OACI/A-9/N-2.46).

7.3.3. Avisos previos de llegada

- a. Si se trata de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- no exigirá que se dé más aviso previo de tales operaciones que el exigido por los servicios de control de tránsito aéreo y por los organismos de inspección fronteriza competentes (SAT, IGM, PNC, etc.). (OACI/A-9/N-2.47).

Nota. —Esta disposición no tiene por objeto impedir la aplicación de medidas apropiadas para el control de estupefacientes.

- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- aceptará la información contenida en el plan de vuelo como aviso previo adecuado de llegada, siempre que esta información se reciba como mínimo con dos horas de antelación a la llegada, y el aterrizaje se efectúe en el aeropuerto internacional previamente designado. (OACI/A-9/N-2.48).

7.3.4. Despacho y permanencia de las aeronaves

- a. A las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares y que efectúen un vuelo hasta un aeropuerto internacional designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- del estado de Guatemala, o pasen por él, y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos, de conformidad con el Artículo 24 del Convenio, se les permitirá permanecer dentro del territorio durante el período que éste establezca sin exigir que la aeronave quede como garantía prendaria del pago de los derechos de aduana. (OACI/A-9/N-2.51).

7.4 Entrada y salida de personas y sus equipajes

7.4.1. Generalidades

- a. A fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea a través de los aeropuertos internacionales del estado de Guatemala la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de las Administraciones de los aeropuertos, el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC-, los Explotadores de Aeronaves, el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –MAGA/OIRSA- , etc. adoptarán normas de control de fronteras adecuadas al entorno del transporte aéreo y las aplicarán a modo de impedir que se produzcan demoras innecesarias. (OACI/A-9/N-3.1).

- b. Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a las/los pasajeras/os y las tripulaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC-, los Explotadores de Aeronaves, el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- etc.) tendrán presente la utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de inmigración, cuando corresponda. (OACI/A-9/N-3.2).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- al utilizar microprocesadores con circuitos integrados (IC) u otras tecnologías optativas de lectura mecánica para la representación de datos personales, incluyendo datos biométricos, en sus documentos de viaje, tomarán medidas para que los datos codificados puedan ser revelados al titular del documento, si lo solicita. (OACI/A-9/N-3.3).
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica. (OACI/A-9/N-3.4).
- e. Nota. —Las especificaciones para documentos de viaje de lectura mecánica (Doc. 9303) no permiten que se alteren la fecha de expiración ni otros datos de la zona de lectura mecánica

7.4.2. Documentos requeridos para viajar

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá a los visitantes, para la entrada y salida de sus territorios, otros documentos distintos de los prescritos en este capítulo. (OACI/A-9/N-3.5).
- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá a los visitantes que viajen por vía aérea y sean titulares legítimos de pasaportes válidos reconocidos por el Estado que los recibe y de visados válidos, si corresponde, que presenten ningún otro documento de identidad. (OACI/A-9/N-3.6).

Nota. — Esta disposición no pretende disuadir a que acepten para fines de viaje otros documentos oficiales de identidad, como las tarjetas nacionales de identidad, los documentos de identidad del marino y tarjetas de residencia de extranjero y documentos de identidad provisionales alternativos para viajes.

7.4.3. Seguridad de los documentos de viaje

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- actualizará regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal. (OACI/A-9/N-3.7). Véase apéndice 10.

- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- establecerá controles a fin de protegerse contra el robo de sus documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos. (OACI/A-9/N-3.8). véase Apéndice 11.
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- establecerá controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad. (OACI/A-9/N-3.8.1). Véase Apéndice 12.
- d. Cuando los el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- expida un documento de viaje de lectura mecánica electrónico (eMRTD), lo harán de conformidad con las especificaciones del Doc. 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica. (OACI/A-9/N-3.9).

Nota. — Las especificaciones para los eMRTD se encuentran en el Doc. 9303, en las Partes 9, 10, 11 y 12.

- e. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala cuando participe en el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI cargarán en él los datos necesarios para la autenticación de todos los pasaportes electrónicos que expidan. (OACI/A-9/N-3.9.2).

Nota. — El suministro de los certificados de autoridad de certificación firmante del país (CCSCA) en el momento de la primera utilización se considera el nivel mínimo de datos suficiente para cumplir esta norma. Se recomienda vigorosamente que se carguen las listas de revocación de certificados (CRL).

- f. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- notificará prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados, expedidos por el Estado, para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD). (OACI/A-9/N-3.10). Véase apéndice 13

7.4.4. Documentos de viaje

- a. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- expedirá únicamente pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc. 9303, Parte 4. (OACI/A-9/N-3.11).

Nota. — Esta disposición no tiene el propósito de excluir la emisión de pasaportes o documentos de viaje provisionales que no sean de lectura mecánica, de validez limitada, en casos de emergencia.

- b. En el caso de los pasaportes expedidos después del 24 de noviembre de 2005 y que no son de lectura mecánica, el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- se asegurará de que la fecha de vencimiento sea anterior al 24 de noviembre de 2015. (OACI/A-9/N-3.11.1).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM-se asegurará 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. (OACI/A-9/N-3.12).

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).

- d. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- establecerá procedimientos transparentes para la solicitud de expedición, renovación o remplazo de documentos de viaje y pondrán a disposición de los postulantes la información que describa sus requisitos, a solicitud de los mismos. (OACI/A-9/N-3.15).
- e. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- expedirá pasaportes individuales para cada persona, sea cual fuere su edad. (OACI/A-9/N-3.16).

7.4.5. Visados de salida

- a. El estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- no exigirán visados de salida a sus propios nacionales que deseen viajar por el extranjero, ni a los visitantes al final de su estancia. (OACI/A-9/N-3.18).

7.4.6. Visados de entrada y reingreso

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- no exigirá visados para volver a entrar en el país, a sus propios nacionales. (OACI/A-9/N-3.21).
- b. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- establecerá procedimientos simples y transparentes para solicitar la expedición de visados de entrada a los visitantes eventuales y asegurarán que las solicitudes para dichos visados se tramiten lo más rápidamente posible después de que se reciban. (OACI/A-9/N-3.23).
- c. Cuando se expidan visados de entrada para los visitantes eventuales, el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- prescribirá que esos visados sean válidos para uso dentro de un período de por lo menos seis meses a partir de la fecha de expedición, independientemente del número de entradas al Estado de Guatemala, y en la inteligencia de que la duración de cada permanencia puede ser limitada. (OACI/A-9/N-3.25).

7.4.7. Tarjetas de embarque/desembarque

- a. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- exija un registro escrito de datos personales a los visitantes que llegan o salen por vía aérea, limitarán sus exigencias en materia de información a las que aparecen en el Apéndice 5 — Tarjeta de embarque/desembarque. (OACI/A-9/N-3.28).
- b. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- exija tarjetas de embarque/desembarque, las aceptarán una vez que los visitantes las hayan llenado y no exigirán que el explotador de aeronaves las llene o verifique. (OACI/A-9/N-3.29).
- c. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- exija la presentación de tarjetas de embarque/desembarque las suministrarán gratuitamente a los explotadores de líneas aéreas

o a sus agentes de viajes, para su distribución a los pasajeros que salen, antes del embarque, o a las/los pasajeras/os que lleguen, durante el vuelo. (OACI/A-9/N-3.30).

7.4.8. Inspección de documentos de viaje

- a. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- asistirá a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por las/los pasajeras/os a fin de prevenir el fraude y los abusos. (OACI/A-9/N-3.31).
- b. Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo. (OACI/A-9/N-3.33).
- c. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM-, la Policía Nacional Civil –PNC- y el Ministerio Público –MP- incautará los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. También incautará los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retirarán de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado, salvo en casos en que las autoridades públicas retengan los documentos con fines de cumplimiento de la ley. Las autoridades públicas que se hayan incautado de los documentos de viaje en cuestión notificarán a las autoridades correspondientes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática de dicho Estado. (OACI/A-9/N-3.33.1). Véase apéndice 14
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- no exigirá que los explotadores de aeronaves incauten los documentos mencionados en la Norma 3.34.1. (OACI/A-9/N-3.33.2).
- e. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- no exigirá que un explotador de aeronaves transporte a un/a pasajero/a desde un punto de salida o tránsito, al destino final previsto, cuando el –IGM- haya determinado que el documento de viaje presentado por dicho pasajero es fraudulento, falsificado o imitado o está en poder de una persona que no es el legítimo titular. (OACI/A-9/N-3.33.3).

Nota. — Nada en esta disposición deberá interpretarse en el sentido de impedir el regreso de pasajeros no admisibles cuyos documentos de viaje sean fraudulentos, falsificados o imitados o estén en poder de un impostor y hayan sido incautados por el Estado de Guatemala de conformidad con la Norma 3.33.1 y que viajen con una carta de envío emitida de conformidad con la Norma 5.7.

7.4.9. Procedimientos de Salida

- a. El Estado de Guatemala a través de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- no exigirá certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes. (OACI/A-9/N-3.34).

- b. El Estado de Guatemala través de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- no hará responsables a los explotadores de aeronaves en caso de falta de pago de impuestos sobre la renta por los pasajeros. (OACI/A-9/N-3.35).
- c. El Estado de Guatemala través de la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- no exigirá normalmente la presentación, para inspección de control fronterizo, del equipaje de las/los pasajeras/os que salgan de su territorio. (OACI/A-9/N-3.38).

7.4.10. Procedimientos de entrada y responsabilidades

- a. Para acelerar las inspecciones, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-, con la cooperación de los explotadores de aeropuertos, emplearán la tecnología aplicable y adoptarán un sistema de inspección de inmigración por filas múltiples u otro medio de distribuir a las/los pasajeras/os en los aeropuertos internacionales en que el volumen del tráfico de pasajeros justifique tales medidas. (OACI/A-9/N-3.40).
- b. Excepto en circunstancias especiales, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá que se recojan los documentos de viaje u otros documentos de identidad de las/los pasajeras/os o de la tripulación antes de que lleguen a los puntos de control de pasaportes. (OACI/A-9/N-3.41).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- aceptará prontamente a las/los pasajeras/os y la tripulación para verificar si son o no admisibles en el Estado de Guatemala. (OACI/A-9/N-3.42).

Nota. — Un pasajero o un miembro de la tripulación de vuelo se “acepta para verificación” cuando aparece por primera vez en el punto de control de llegada después del desembarque, a fin de solicitar la entrada en el país correspondiente, en cuya oportunidad el funcionario encargado del control determina si debe o no ser admitido. Esto no incluye la inspección visual de los documentos de viaje, la cual puede llevarse a cabo inmediatamente después del desembarque.

- d. El explotador de aeronaves será responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y las/los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para la verificar si son o no admisibles en el Estado de Guatemala según 3.42. (OACI/A-9/N-3.43).
- e. La responsabilidad del explotador de aeronaves respecto a la custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación cesará en el momento en que dichas personas hayan sido admitidas legalmente en el Estado de Guatemala. (OACI/A-9/N-3.45).
- f. Salvo en circunstancias especiales, El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- hará arreglos para que los documentos de identidad de un visitante sean examinados, solamente una vez en el momento de la entrada y en el momento de la salida. (OACI/A-9/N-3.46).
- g. La súper Intendencia de Administración Tributaria –SAT- del Estado de Guatemala no exigirán una declaración escrita del equipaje de las/los pasajeras/os y de la tripulación, cuando éstos no lleven mercancías restringidas o sujetas al pago de derechos de aduanas. (OACI/A-9/N-3.47).

- h. La súper Intendencia de Administración Tributaria –SAT- y el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –MAGA/OIRSA- del Estado de Guatemala adoptarán el sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para la inspección de aduana y cuarentena basadas en la evaluación de riesgos, cuando sean apropiados para las condiciones y los volúmenes de tráfico del aeropuerto de que se trate. (OACI/A-9/N-3.48).

Nota. — Véase el Apéndice 6, Recomendación del Consejo de Cooperación Aduanera (ahora la Organización Mundial de Aduanas) para un control de aduanas simplificado, basado en el sistema de doble circuito.

- i. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM cuando expida visados por un número limitado de entradas indicarán de forma apropiada, clara y que no sea despectiva, cada vez que se utilice el visado, a fin de que su titular, cualquier explotador de aeronaves o las autoridades del Estado de Guatemala puedan determinar su validez rápidamente y sin emplear medios especiales. (OACI/A-9/N-3.50).
- j. Después de la presentación individual por las/los pasajeras/os y la tripulación de sus documentos de viaje, los funcionarios respectivos, excepto en casos particulares especiales, devolverán inmediatamente tales documentos después de examinarlos. (OACI/A-9/N-3.51).

7.4.11. Procedimientos y requisitos de tránsito

- a. Cuando las instalaciones aeroportuarias lo permitan, la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de las Administraciones de los Aeropuertos adoptarán medidas, mediante zonas de tránsito directo u otros arreglos, para que las tripulaciones, las/los pasajeras/os y sus equipajes procedentes de otro Estado y que continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día, puedan permanecer temporalmente en el aeropuerto al que llegan sin que se sometan a formalidades de control fronterizo para entrar en el Estado de tránsito. (OACI/A-9/N-3.53).
- b. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- mantendrá al mínimo el número de Estados cuyos nacionales deben tener visados de tránsito directo cuando lleguen en un vuelo internacional y continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día. (OACI/A-9/N-3.55).

7.4.12. Disposición del equipaje separado de su propietario

- a. Estado de Guatemala a través de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá a los explotadores de aeronaves enviar el equipaje extraviado al lugar en que se encuentre su propietario y no impondrán sanciones, multas, derechos de importación ni impuestos a los explotadores de aeronaves por el hecho de haberse extraviado el equipaje. (OACI/A-9/N-3.55).
- b. Estado de Guatemala a través de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que el equipaje extraviado se transfiera directamente entre vuelos internacionales en el mismo aeropuerto, sin examen alguno, salvo por razones de seguridad de la aviación u otros controles necesarios. Cuando no se pueda hacer la transferencia directa, los Estados contratantes dispondrán lo necesario para guardar ese equipaje temporalmente bajo vigilancia en un lugar apropiado. (OACI/A-9/N-3.56).

- c. Estado de Guatemala a través de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que los explotadores de aeronaves presenten en nombre de sus propietarios el equipaje no identificado, no reclamado o extraviado para su despacho en un punto adecuado de destino y que entreguen dicho equipaje a sus propietarios. (OACI/A-9/N-3.57).
- d. Estado de Guatemala a través de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- acelerará el despacho del equipaje no identificado, no reclamado o extraviado y su retorno al explotador de aeronaves para que se disponga del mismo como corresponde. Con arreglo a las condiciones que establezcan las autoridades competentes, podrá permitirse que los explotadores de aeronaves abran tal equipaje si fuera necesario para determinar quién es su propietario. (OACI/A-9/N-3.58).
- e. Se liberará al explotador de aeronaves de la obligación de custodiar el equipaje que no haya sido despachado por las autoridades competentes, y de la responsabilidad del pago de los derechos de importación e impuestos aplicables a dicho equipaje, cuando éste quede a cargo de la súper Intendencia de Administración Tributaria –SAT- y esté bajo su control exclusivo. (OACI/A-9/N-3.59).

7.4.13. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración – IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC-, los Explotadores de Aeronaves, el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –MAGA/OIRSA- establecerán medidas, en cooperación con los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiera a la llegada y a la salida. (OACI/A-9/N-3.60).
- b. Cuando el Estado de Guatemala emita CMT, facilitará y agilizará el proceso mediante el cual los explotadores de aeronaves con base en sus territorios puedan solicitar certificados de miembros de la tripulación (CMT) para su personal de tripulación. (OACI/A-9/N-3.61).

Nota. — El CMT se preparó en forma de tarjeta que utilizarían con fines de identificación los miembros de la tripulación, mientras que las licencias que se otorgan a la tripulación servirían para su finalidad principal de confirmar las calificaciones profesionales de los miembros de la tripulación de vuelo.

- c. Cuando el Estado de Guatemala expida los certificados de miembro de tripulación, éstos deberían expedirse únicamente en forma de tarjetas de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones del Doc. 9303, Parte 5. (OACI/A-9/N-3.62).
- d. Los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación sólo se expedirán después de que el Estado de Guatemala 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. (OACI/A-9/N-3.64).

- e. La Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- y el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- aceptarán los CMT expedidos conforme a los requisitos de la norma 3.62 para entrada de los miembros de la tripulación sin visado, cuando lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor. (OACI/A-9/N-3.65).
- f. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- establecerá medidas para la entrada temporal sin demora en sus territorios, del personal técnico de explotadores de aeronaves extranjeros que efectúen operaciones hasta tales territorios o los sobrevuelen, que se necesite urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje. Si el Estado requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar su admisión. (OACI/A-9/N-3.66).

7.4.14. Inspectores de la Aviación Civil

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de la Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil –ANSAC- deberá otorgar a sus inspectores de la aviación civil un documento de identidad, teniendo en cuenta el Apéndice 8 de este programa. (OACI/A-9/N-3.68).

7.4.15. Asistencia de emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- establecerá medidas para que a las/los pasajeras/os en tránsito que se encuentren imprevistamente retrasados debido a la cancelación o el retraso de un vuelo se les permita salir del aeropuerto con la finalidad de alojarse. (OACI/A-9/N-3.72).

7.4.16. Menores

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- aplicará las medidas apropiadas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves no permitan que menores con menos de cinco (5) años de edad viajen sin una persona acompañante. (OACI/A-9/N-3.82).

7.5 Entrada y salida de carga y otros artículos

7.5.1. Generalidades

- a. Con miras a facilitar y acelerar el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- y el Agente Acreditado adoptarán reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, y los aplicarán de forma a evitar demoras innecesarias. (OACI/A-9/N-4.1).

- b. Al introducir o enmendar reglamentos y procedimientos para el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, La Superintendencia de Administración Tributaria – SAT- se asegurará de consular con los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas, con miras a tomar las medidas previstas literal a. de este numeral y la Norma 4.1 anexo 9. (OACI/A-9/N-4.3).
- c. Los Explotadores de Aeronaves y los Agentes Acreditados bajo los requerimientos de La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- elaborarán procedimientos para la presentación de una declaración de mercancías de importación y de exportación con antelación a la llegada y a la salida a fin de acelerar el levante o despacho de dichas mercancías. (OACI/A-9/N-4.4).
- d. Cuando la naturaleza de un envío pueda atraer la atención de diferentes autoridades competentes, p. ej., los controladores de aduanas, veterinarios o sanitarios, el Estado de Guatemala delegara poderes a la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- o Agentes Acreditados para fines de levante/despacho o, cuando esto no sea posible, se tomarán todas las medidas necesarias en coherencia para asegurar que el levante/despacho esté coordinado y, de ser posible, se efectúe simultáneamente y con un mínimo de demora. (OACI/A-9/N-4.5).
- e. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, Policía Nacional Civil -PNC-, y demás autoridades competentes, no exigirán normalmente la inspección física de la carga que haya de importarse o exportarse y utilizarán la gestión de riesgos para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección. (OACI/A-9/N-4.6).
- f. Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC-, y cuando corresponda los Explotadores de Aeronaves, utilizarán técnicas modernas de registro o inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse. (OACI/A-9/N-4.7).
- g. En todos los casos en que las zonas francas o depósitos de aduana no se proporcionen en un aeropuerto internacional, pero se hayan establecido en otras partes dentro de la misma vecindad general, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- dispondrá lo necesario para que el transporte aéreo pueda utilizarlas en las mismas condiciones que los demás medios de transporte. (OACI/A-9/N-4.9).

7.5.2. Información requerida por las autoridades competentes

- a. El Estado de Guatemala limitará los datos requeridos únicamente a la información que la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- considere necesaria para conceder el levante o despacho de mercancías importadas o mercancías destinadas a la exportación. (OACI/A-9/N-4.11).
- b. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- en coordinación con los Explotadores Aéreos, dispondrán lo necesario para compilar los datos estadísticos eligiendo el momento y los arreglos oportunos para no demorar el levante de las mercancías importadas o de las destinadas a la exportación. (OACI/A-9/N-4.12).

- c. Según las capacidades tecnológicas de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo, se aceptarán cuando se presenten en forma electrónica transmitida a un sistema de información de las autoridades competentes. (OACI/A-9/N-4.13).
- d. La producción y presentación del manifiesto de carga y de la carta (o cartas) de porte aéreo serán responsabilidad del explotador de aeronaves o de su Agente Acreditado. La producción y presentación de los demás documentos requeridos para el despacho de mercancías serán responsabilidad del declarante. (OACI/A-9/N-4.14).
- e. Cuando la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- exija documentos adicionales para los trámites de importación, exportación o tránsito, tales como facturas comerciales, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, no obligará al explotador de aeronaves a que se cerciore de que se satisfacen estos requisitos relativos a documentación ni hará responsable, multará o sancionará al explotador por inexactitudes u omisiones en tales documentos, a menos que él sea el declarante, esté actuando en nombre de éste, o tenga responsabilidades jurídicas específicas. (OACI/A-9/N-4.15).
- f. Cuando los documentos para la importación o exportación de mercancías se presenten en forma impresa, el formato se basará en el formulario patrón de las Naciones Unidas, por lo que respecta a la declaración de mercancías, y en el formulario del Apéndice 3, por lo que se refiere al manifiesto de carga. (OACI/A-9/N-4.16).
- g. Con objeto de promover la facilitación del comercio y la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, el Gobierno del Estado de Guatemala a través de las diferentes dependencias, con fines de normalización y armonización del intercambio de datos electrónicos, alentará a todas las partes interesadas, ya sean del sector público o privado, a implantar sistemas compatibles y utilizar las normas y protocolos apropiados aceptados internacionalmente. (OACI/A-9/N-4.17).
- h. Cuando la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- exija documentos complementarios, tales como licencias y certificados, para la importación o exportación de determinadas mercancías, publicará sus requisitos y establecerá procedimientos adecuados para solicitar la expedición o renovación de tales documentos. (OACI/A-9/N-4.19).
- i. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no exigirá formalidades consulares ni derechos u honorarios consulares en relación con los documentos requeridos para conceder el levante o despacho de mercancías. (OACI/A-9/N-4.21).

7.5.3. Levante y despacho de la carga de exportación y de importación

- a. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- cuando exija documentos para el despacho de exportación limitará normalmente su requisito a una declaración de exportación simplificada. (OACI/A-9/N-4.22).
- b. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- dispondrá lo necesario para que el levante para la carga de exportación se realice hasta la hora de salida de la aeronave. (OACI/A-9/N-4.23).

- c. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que las mercancías que hayan de exportarse se presenten para el despacho en cualquier oficina de aduanas designada a tal efecto. El traslado de las mercancías de dicha oficina al aeropuerto del que habrán de exportarse se efectuará con arreglo a los procedimientos establecidos en las leyes y reglamentos del Estado contratante en cuestión. Dichos procedimientos serán los más sencillos posibles. (OACI/A-9/N-4.24).
- d. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no exigirá sistemáticamente la prueba de la llegada de las mercancías al extranjero para los trámites de importación, exportación o tránsito. (OACI/A-9/N-4.25)
- e. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación/ Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria – MAGA/OIRSA-, y la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- y demás autoridades al programar los reconocimientos de las mercancías, se dará prioridad al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías cuyo despacho con carácter urgente sea admitido por las autoridades competentes. (OACI/A-9/N-4.27)
- f. Los envíos declarados como efectos personales y transportados como equipaje no acompañado se despacharán según arreglos simplificados establecidos por la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- y los explotadores de aeronaves. (OACI/A-9/N-4.28)
- g. El Agente Acreditado Combex-IM dispondrá lo necesario para el levante o despacho de mercancías según procedimientos de aduana -SAT- simplificados, siempre que: (OACI/A-9/N-4.29)
- 1) El valor de las mercancías sea inferior a un valor máximo por debajo del cual no se recauden derechos o impuestos a la importación; o
 - 2) Las mercancías estén sujetas a derechos e impuestos a la importación cuyo importe sea inferior al mínimo fijado por el Estado para fines de recaudación; o
 - 3) El valor de las mercancías sea inferior a los valores límite especificados por debajo de los cuales las mercancías puedan ser objeto de levante o despacho inmediatamente, sobre la base de una sencilla declaración y el pago de los derechos e impuestos a la importación aplicables, o dando a la aduana la seguridad de que se efectuará dicho pago; o
 - 4) Las mercancías hayan sido importadas por una persona autorizada y sean de un determinado tipo.
- h. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que las mercancías que se hayan descargado de una aeronave en un aeropuerto internacional se trasladen a cualquier oficina designada de aduanas del Estado interesado para fines de despacho. Los procedimientos de aduanas relativos a tal traslado serán los más sencillos posibles. (OACI/A-9/N-4.33)
- i. Cuando por causa de error, emergencia o inaccesibilidad a la llegada, las mercancías no se descarguen en el lugar de destino previsto, la Superintendencia de Administración Tributaria

-SAT- no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares siempre que: (OACI/A-9/N-4.34)

- 1) El explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
 - 2) Se dé una razón válida por la que no pudieron descargarse las mercancías, que resulte aceptable para la aduana; y
 - 3) El manifiesto de carga se enmiende debidamente.
- j. Cuando por causa de error o problemas de tramitación, las mercancías se descarguen en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares siempre que: (OACI/A-9/N-4.35)
- 1) El explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
 - 2) Se dé una razón válida por la que no se informó de las mercancías, que resulte aceptable para la aduana;
 - 3) El manifiesto de carga se enmiende debidamente; y
 - 4) Se disponga de las mercancías conforme a los arreglos aduaneros pertinentes.

Cuando corresponda y siempre que se cumplan sus requisitos, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- facilitará la expedición de las mercancías a su lugar de destino correcto.

- k. Si las mercancías se expiden a un lugar de destino del estado de Guatemala, pero no han sido objeto de levante para el consumo interior en dicho Estado y posteriormente se exige que se devuelvan al punto de origen o que se reexpidan a otro lugar de destino, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que las mercancías se reexpidan sin exigir licencias de importación, exportación o tránsito si esto no constituye una infracción de las leyes y reglamentos vigentes. (OACI/A-9/N-4.36)
- l. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- eximirá al explotador de aeronaves o, cuando corresponda, al agente autorizado, de los derechos e impuestos a la importación cuando las mercancías se hayan puesto bajo la custodia de las autoridades competentes (Policía Nacional Civil -PNC- u otro ente regular de Seguridad Aeroportuaria) o, con el consentimiento de estas últimas, se hayan trasladado y puesto en poder de un tercero que haya dado las seguridades adecuadas a la aduana. (OACI/A-9/N-4.37).

7.5.4. Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales.

- a. Los suministros y las provisiones transportadas a bordo que se importen al Estado de Guatemala para su uso a bordo de las aeronaves en servicios internacionales quedarán exentos de los derechos e impuestos a la importación, siempre que se cumplan los

reglamentos aduaneros de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-. (OACI/A-9/N-4.38).

- b. Una vez que el explotador de aeronaves o el agente acreditado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- concederá rápidamente el levante o despacho del equipo de aeronave y de las piezas de repuesto que queden exentos del pago de derechos de importación, impuestos y demás gravámenes, en virtud del Artículo 24 del Convenio de Chicago. (OACI/A-9/N-4.42).
- c. Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- concederá rápidamente el levante o despacho del equipo terrestre y de seguridad, y sus piezas de repuesto, material didáctico y ayudas didácticas importados o exportados por un explotador de aeronaves de otro Estado contratante. (OACI/A-9/N-4.43).
- d. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del Estado de Guatemala permitirá el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronave, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación. (OACI/A-9/N-4.44).

7.5.5. Contenedores y paletas

- a. A condición de que se cumplan sus reglamentos y requisitos, La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del Estado de Guatemala concederá a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes la admisión temporal de contenedores y paletas — sean o no propiedad del explotador de la aeronave en la que lleguen— siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo. (OACI/A-9/N-4.46).
- b. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- efectuará los arreglos necesarios para permitir a los explotadores de aeronaves que, bajo su supervisión, descarguen la carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para así poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos, sin necesidad de someterlos a despacho para consumo dentro del país. (OACI/A-9/N-4.49).
- c. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante según lo dispuesto en 4.46 se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto internacional para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados. (OACI/A-9/N-4.50).
- d. Cuando lo exijan las circunstancias, La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto. (OACI/A-9/N-4.51).

- e. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos según lo dispuesto en 4.46 sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo. (OACI/A-9/N-4.52).
- f. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que los contenedores y paletas admitidos temporalmente se reexporten por intermedio de cualquiera de sus oficinas de aduanas designadas. (OACI/A-9/N-4.53).
- g. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá la admisión temporal de piezas de repuesto cuando sean necesarias para la reparación de contenedores y paletas importados según lo dispuesto en 4.46. (OACI/A-9/N-4.54).

7.5.6. Documentos y procedimientos relativos al correo

- a. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- llevarán a cabo la manipulación, envío y despacho del correo aéreo y se ajustarán a los procedimientos de documentación, como se prescribe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal. -UPU- (OACI/A-9/N-4.55).

7.5.7. Material radiactivo

- a. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- facilitará que se conceda, en forma expedita, el levante del material radiactivo que se importe por aire, en particular, el material empleado en aplicaciones médicas, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos correspondientes que rijan la importación de dicho material. (OACI/A-9/N-4.56).

Nota. — La notificación anticipada, ya sea en papel o en forma electrónica, del transporte de material radiactivo, probablemente facilitaría la entrada de dicho material al Estado de destino.

- b. Cuando La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del Estado de Guatemala adopte reglamentación o restricciones de aduanas o de otro tipo para la entrada/salida que difieren de las especificadas en el Doc. 9284, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, notificará prontamente a la OACI tales discrepancias para su publicación en las Instrucciones Técnicas, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18. (OACI/A-9/N-4.58).

7.6 Personas no admisibles y deportadas

7.6.1. Generalidades

- a. A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones ordenadas de la aviación civil internacional, el Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -

IGM- cooperará mutuamente para resolver con prontitud toda diferencia que surja en la aplicación de las disposiciones de este Capítulo. (OACI/A-9/N-5.1).

- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala facilitará el tránsito de personas que estén siendo retiradas de otro Estado en cumplimiento de las disposiciones de este Capítulo, y brindarán la cooperación necesaria al explotador (o explotadores) de aeronaves y a la escolta (o escoltas) que lleven a cabo dicho traslado. (OACI/A-9/N-5.2).
- c. Durante el período en que un pasajero no admisible, o una persona que va a ser deportada, estén bajo la custodia de funcionarios del Estado de Guatemala (del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- con el apoyo de la Policía Nacional Civil -PNC-), éstos deberán preservar la dignidad de dichas personas y no adoptar medidas que puedan violar dicha dignidad. (OACI/A-9/N-5.2.1).

Nota. —Estas personas deberían ser tratadas de conformidad con las disposiciones internacionales, comprendido el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de las Naciones Unidas.

7.6.2. Personas no admisibles

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- notificará sin tardanza a los explotadores de aeronaves que una persona ha sido considerada no admisible de conformidad con el numeral 7.4.10 literal e de este documento o a la norma 3.45 del anexo 9, confirmándolo por escrito lo antes posible. (OACI/A-9/N-5.3).

Nota. —La notificación por escrito podrá efectuarse en papel o en forma electrónica, como, por ejemplo, por correo electrónico.

- b. El Estado de Guatemala mediante el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- consultará a los explotadores de aeronaves con respecto al plazo para el retiro de la persona que ha sido considerada no admisible, a fin de conceder al explotador de aeronaves el tiempo necesario para facilitar el retiro de la persona utilizando sus propios servicios o haciendo arreglos alternativos para el retiro. (OACI/A-9/N-5.4).

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

- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- se cerciorará de que se entregue al explotador de aeronaves la orden de retiro de una persona que ha sido considerada no admisible. La orden de retiro incluirá información relativa al vuelo de entrada (de llegada) que transporte a dicha persona y el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión, si se conocen esos datos. (OACI/A-9/N-5.5).

- d. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- cuando ordene el retiro de una persona no admisible que haya perdido o destruido sus documentos de viaje, expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9; 1) a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío, el orden de retiro y toda otra información pertinente se entregará al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes en el Estado de destino. (OACI/A-9/N-5.6).
- e. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- cuando ordene el retiro de una persona no admisible cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados de conformidad con 3.34.1 expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice 9; 9.1.2 a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de retiro se entregarán al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino. (OACI/A-9/N-5.7).
- f. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- al tener razones para creer que una persona no admisible podría oponer resistencia a su retiro, lo notificarán al explotador de aeronaves pertinente con la máxima antelación posible a la salida prevista de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo. (OACI/A-9/N-5.8).
- g. El explotador de aeronaves será responsable de los costos de la custodia y cuidado de una persona documentada inapropiadamente desde el momento en que se considera no admisible y se le entrega nuevamente al explotador de aeronaves para su retiro del Estado. (OACI/A-9/N-5.9).
- h. El Estado de Guatemala mediante el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- será responsable de los costos de la custodia y cuidado de todas las demás categorías de personas no admisibles, incluidas las personas no admitidas debido a problemas de documentación que superen la capacidad del explotador de aeronaves o por razones distintas a la de no contar con la documentación apropiada, desde el momento en que esas personas sean consideradas no admisibles hasta que sean devueltas al explotador de aeronaves para su retiro del Estado. (OACI/A-9/N-5.9.1).
- i. Cuando una persona se considere no admisible y se la entregue al explotador de aeronaves para que la transporte fuera del territorio del Estado de Guatemala, no se impedirá que el explotador de aeronaves recobre de dicha persona los gastos de transporte relacionados con su retiro. (OACI/A-9/N-5.10).
- j. El explotador de aeronaves trasladará a la persona no admisible: (OACI/A-9/N-5.11).
- 1) Al punto donde inició su viaje; o
 - 2) A cualquier otro lugar donde sea admisible
- k. Cuando el retiro de una persona no admisible se relacione con un menor no acompañado, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona. (OACI/A-9/N-5.11.2).

- l. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- aceptará examinar el caso de una persona retirada de un Estado en el que se la haya considerado no admisible, si dicha persona inició su viaje en ese territorio. El estado de Guatemala no hará volver a una persona al país donde se la haya considerado anteriormente no admisible. (OACI/A-9/N-5.12).
- m. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala aceptará la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con las literales d. o e. de este documento o normas 5.6 o 5.7 del anexo 9 como documentación suficiente para proceder al examen de la persona a la que se refiere la carta. (OACI/A-9/N-5.13).
- n. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala no impondrá 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 necesarias para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado receptor. (OACI/A-9/N-5.14).

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

- o. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no impedirán la salida de la aeronave de un explotador mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno/a de los/las pasajeros/as que llegan en esa aeronave. (OACI/A-9/N-5.16).

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

7.6.3. Personas deportadas.

- a. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- deporta a una persona de su territorio notificará el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación. El -IGM- indicará a la persona deportada el nombre del Estado de destino. (OACI/A-9/N-5.17).
- b. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- ordene el traslado de una persona deportada de su territorio se hará cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro. (OACI/A-9/N-5.18).
- c. Cuando el retiro de una persona deportada se relacione con un menor no acompañado, el Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona. (OACI/A-9/N-5.18.2).

d. Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala pondrá a disposición de éste la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo: (OACI/A-9/N-5.19).

- 1) Una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado contratante lo permite;
- 2) Una evaluación de riesgo efectuada por el Estado para determinar si la persona deportada está en condiciones de ser retirada con o sin acompañamiento de custodia, en particular teniendo en cuenta su aptitud médica, psíquica y física para el transporte, su voluntad o falta de voluntad de realizar el viaje, patrones de comportamiento y antecedentes de violencia, y/o toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
- 3) Los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

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

e. El explotador de aeronaves o la/el pilota/o al mando tendrán derecho de denegar el transporte de la persona deportada a bordo de determinado vuelo cuando existan inquietudes razonables relacionadas con la seguridad operacional o la protección del vuelo en cuestión. (OACI/A-9/N-5.19.1).

Nota. — Se hace referencia al Manual de seguridad de la aviación (Doc. 8973 – distribución limitada) de la OACI, párrafos 12.2.1.3 y 12.2.1.6.

f. Al disponer los arreglos necesarios para el retiro de una persona deportada, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- tomará en cuenta la política del explotador de aeronaves relativa al número de personas deportadas que pueden transportarse en un vuelo determinado. (OACI/A-9/N-5.19.2).

Nota. — El Estado contratante consultará con el explotador de aeronaves respecto al vuelo u otro método de transporte que sea más conveniente.

g. Al hacer arreglos para el retiro de una persona deportada al Estado de destino, el estado de Guatemala mediante el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- utilizará, en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas. (OACI/A-9/N-5.20).

h. Cuando se presente a la persona deportada para su retiro, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- se asegurará de que se suministre al explotador de aeronaves toda la documentación oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o de destino. (OACI/A-9/N-5.21).

i. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- admitirá en su territorio a sus nacionales que hayan sido deportados de otro Estado. (OACI/A-9/N-5.22).

- j. El estado de Guatemala mediante el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- dará consideración especial a la admisión de una persona deportada de otro Estado que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro de su territorio. (OACI/A-9/N-5.23).
- k. Al determinar que una persona deportada debe ser escoltada y el itinerario comprende una escolta en un Estado intermedio, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- se cerciorará de que la escolta permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan convenido arreglos alternativos adecuados, antes de la llegada, entre las autoridades y el explotador de aeronaves participante en el lugar de tránsito. (OACI/A-9/N-5.24).

7.6.4. Obtención de un documento de viaje sustitutivo

- a. Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el retiro y la aceptación de la persona en su destino, si el estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- ordene el retiro proporcionará toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento. (OACI/A-9/N-5.25).

Nota. — A fin de aclarar la aplicación de esta Norma, véase la Norma 5.13 del anexo 9 o numeral 7.6.2. literal m del presente programa.

- b. Cuando El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala, reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar el regreso de uno de sus nacionales, responderá a tal petición dentro de un plazo razonable y a los 30 días de efectuada la solicitud, a más tardar, ya sea expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando a satisfacción del Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales. (OACI/A-9/N-5.26).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá para la expedición de esos documentos de viaje que la firma de la persona interesada figure en la correspondiente solicitud. (OACI/A-9/N-5.27).
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- haya determinado que la persona para la que se solicitó el documento de viaje es uno de sus nacionales, pero no pueda expedir el pasaporte correspondiente dentro del plazo de 30 días de efectuada la solicitud, el Estado expedirá un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en dicho Estado. (OACI/A-9/N-5.28).
- e. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no se negará a expedir un documento de viaje ni impedirán de ningún otro modo el regreso de uno de sus nacionales revocándole la nacionalidad y convirtiéndolo así en apátrida. (OACI/A-9/N-5.29).

CAPÍTULO 8

Aeropuertos Internacionales - instalaciones y servicios para el tráfico

8.1. Generalidades

- a. El Estado de Guatemala por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- garantizará que las disposiciones del Anexo 9 sigan aplicándose en el caso de aeropuertos privatizados. (OACI/A-9/N-6.1).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- del Estado de Guatemala a través de la Comisión Nacional de Facilitación y de la ANSAC en coordinación con las demás entidades competentes garantizará que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos proporcionen lo necesario para el tratamiento agilizado de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo. (OACI/A-9/N-6.1.2).
- c. La -DGAC- del Estado de Guatemala a través de la Comisión Nacional de Facilitación y de la -ANSAC- se asegurará que en coordinación con Entidades Públicas y Privadas garanticen que en los aeropuertos internacionales se proporcionen servicios eficaces de despacho fronterizo por lo que respecta a aduanas, inmigración, cuarentena y sanidad. (OACI/A-9/N-6.1.3).

Nota. — Los servicios eficaces de despacho de aduanas, inmigración, cuarentena y sanidad en las fronteras comprenden una comunicación oportuna que garantice que la adaptación a los nuevos requisitos sea razonable, viable y factible en los plazos dados, con arreglo a las, normas 1.2 b) y 1.2 c) del presente programa.

- d. La -DGAC- a través del Inspector Nacional de Facilitación, en consulta con los explotadores de aeropuertos, garantizará que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales sean, en lo posible, flexibles y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico, a un mayor número de medidas de seguridad a raíz de un incremento de la amenaza, o a otras modificaciones para apoyar medidas de integridad fronteriza. (OACI/A-9/N-6.1.4).

Nota. — Respecto a las necesidades en materia de seguridad de la aviación, véase la disposición pertinente del Anexo 17, Capítulo 2, 2.3*.

- e. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través del Inspector Nacional de Facilitación exigirá que, cuando corresponda, al planificarse nuevas instalaciones y servicios o modificaciones importantes en las instalaciones y servicios existentes, comprendidas aquéllas de carga en los aeropuertos internacionales, las entidades responsables de dichos planes consulten con las autoridades competentes, los explotadores de aeronaves y los organismos competentes que representen a los usuarios de los aeropuertos, desde las primeras etapas de los planes. (OACI/A-9/N-6.3).

8.2. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos

8.2.1. Disposiciones comunes

- a. La -DGAC- a través de la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil – ANSAC- se asegurará de que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones y servicios adecuados para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras. (OACI/A-9/N-6.7).

8.2.2. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de los Explotadores de Aeropuertos y sus administraciones dispondrán que haya un número suficiente de canales de control de manera que el despacho de los pasajeros y tripulaciones que salen, si se requiere, pueda hacerse con la menor demora posible. Se dispondrá, además, si es posible, de canales adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar el movimiento de las/los pasajeras/os. (OACI/A-9/N-6.20).

8.2.3. Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de las Administraciones de Aeropuertos y sus administraciones dispondrán que haya un número suficiente de puestos de control de manera que pueda hacerse el despacho de las/los pasajeros/os y tripulaciones que llegan con la menor demora posible. Habrá, además, si es posible, uno o más puestos adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar la afluencia de los pasajeros. (OACI/A-9/N-6.21).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de los Explotadores de Aeropuertos internacionales se asegurarán de que las/los pasajeras/os puedan obtener ayuda para el traslado de su equipaje desde las áreas de recogida de equipaje hasta puntos lo más cerca posible de los medios de transporte de superficie del aeropuerto o entre terminales de aeropuertos. (OACI/A-9/N-6.24).

8.2.4. Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros

- a. Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves se asegurarán que, según corresponda, proporcionen instalaciones en las que el equipaje no reclamado, no identificado o extraviado esté seguramente guardado hasta que se despache, se reexpida, se reclame o se disponga del mismo de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. El personal autorizado del explotador de aeronaves o proveedor de servicios tendrá acceso a dicho equipaje durante las horas en las que el aeropuerto esté en servicio. (OACI/A-9/N-6.28).

8.2.5. Instalaciones y servicios necesarios para implantar las medidas de sanidad pública, el socorro médico de urgencia y las relativas a la cuarentena de animales y plantas.

- a. El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- en colaboración con las Administraciones de Aeropuerto, asegurarán el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales. (OACI/A-9/N-6.35).
- b. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- se aseguraran de que los procedimientos de manipulación y distribución de productos destinados al consumo (p. ej., alimentos, bebidas y agua) a bordo de las aeronaves y en los aeropuertos, cumplan con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) (OACI/A-9/N-6.39).
- c. El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- se asegurará de que las personas y entidades que intervengan en la manipulación y distribución de productos destinados al consumo (alimentos, bebidas y agua) a bordo de las aeronaves y en los aeropuertos tengan la capacitación necesaria para brindar dicho servicio en cumplimiento de las directrices pertinentes de la OMS y la FAO. (OACI/A-9/N-6.40).
- d. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA-, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, asegurará de que se instale un sistema de gestión de desechos que comprenda su separación, control y disposición de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) (OACI/A-9/N-6.41).
- e. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, en cooperación con las Administraciones de aeropuertos, asegurará que los aeropuertos internacionales, mantengan instalaciones y servicios sanitarios, incluida la prestación de primeros auxilios en el lugar y que se cuente con los debidos arreglos, y los evalúen periódicamente, para el traslado inmediato de los casos ocasionales más graves a servicios de atención médica competente convenidos de antemano. (OACI/A-9/N-6.42).

Nota. — Se recomienda consultar con la Organización Mundial de la Salud OMS toda medida relacionada con la salud de los pasajeros.

8.2.6. Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes

- a. El Estado de Guatemala a través de (-DGAC-, -IGM-, -MSPAS-, -MAGA/OIRSA-, -MINGOB- (PNC), -SAT-. Etc.) proporcionará gratuitamente, suficientes servicios durante las horas hábiles establecidas por aquellas autoridades. (OACI/A-9/N-6.43).

Nota 1. — Con arreglo al Anexo 15 de la OACI— Servicios de información aeronáutica, los Estados tienen la obligación de publicar los tipos y las horas de servicio de despacho (aduanas, inmigración, sanidad) en sus aeropuertos internacionales.

Nota 2. — Además de los servicios arriba mencionados, los Estados contratantes, los explotadores de aeropuertos o los explotadores de aeronaves podrían quizá ofrecer, sobre una base voluntaria, servicios ampliados a los usuarios (pasajeros/os, explotadores de aeronaves y otras partes que se beneficiarían de los servicios ampliados propuestos), ya sea de modo gratuito o pagado. Cuando se fije una tarifa, esta debería limitarse a la suma necesaria para recuperar el costo del servicio proporcionado.

8.2.7. Pasajeros/os insubordinados/os

- a. A fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, el Estado de Guatemala a través de la -DGAC- en coordinación de las diferentes autoridades (-PNC-, -IGM-, -SAT- entre otras) fomentará entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable. (OACI/A-9/N-6.45).
- b. La -DGAC-, a través de las Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil -ANSAC- y los explotadores de aeronaves tomará medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros/os. (OACI/A-9/N-6.46).

Nota. — El Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Doc. 10117) contiene la orientación pertinente.

8.2.8. Comodidades para las/los pasajeros/os

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- del Estado de Guatemala a través de las Administraciones de Aeropuertos proporcionarán, a las horas en que sea necesario para atender a los viajeros, las instalaciones adecuadas para el cambio legal de divisas extranjeras cotizables a través de oficinas gubernamentales, o autorizarán para ello a entidades particulares. Este servicio se prestará tanto a los pasajeros que llegan como a los que salen. (OACI/A-9/N-6.51).

Nota. — Para aplicar esta disposición, la utilización de máquinas automáticas para la venta en aeropuertos internacionales, que permite a los pasajeros que salen obtener divisas extranjeras, a cualquier hora del día o de la noche, ha demostrado ser una ayuda muy valiosa y los Estados contratantes deberían considerarla como una posibilidad.

CAPÍTULO 9

Aterrizaje fuera de los Aeropuertos Internacionales

9.1. Generalidades

- a. El estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, -IGM-, -SAT-, -MSPAS-, -PNC-, -MP- y demás autoridades involucradas tomarán las medidas necesarias para cerciorarse de que presten toda la ayuda posible a una aeronave que, por motivos ajenos a la voluntad de la/del comandante de la misma, haya aterrizado fuera de uno de sus aeropuertos internacionales y, con ese fin, reducirá al mínimo en estos casos las formalidades y procedimientos de control. (OACI/A-9/N-7.1).
- b. La/El comandante de la aeronave o el miembro de la tripulación que le siga en categoría, hará que se dé parte del aterrizaje, lo antes posible, a las autoridades competentes. (OACI/A-9/N-7.2).

9.2. Breve parada-estancia

- a. Si resulta evidente que la aeronave podrá continuar el vuelo poco tiempo después de su llegada, se aplicarán los siguientes procedimientos: (OACI/A-9/N-7.3).
 - 1) La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- en coordinación con los explotadores de aeronaves tomarán las medidas de control, las cuales se limitarán a las que tengan por objeto cerciorarse de que la aeronave sale con toda la carga que había a bordo en el momento de la llegada. En el caso de que dicha carga, o parte de ella, no pueda continuar en ese vuelo, por motivos de operaciones o por otras causas, la -SAT- acelerará los trámites de despacho y facilitarán el transporte rápido de la carga en cuestión hasta su punto de destino. (OACI/A-9/N-7.3.1).
 - 2) La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, Policía Nacional Civil -PNC- y el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- designarán, si es necesario, una zona adecuada, que estará bajo su supervisión general, en la que las/los pasajeras/os y las tripulaciones puedan moverse libremente durante su parada-estancia. (OACI/A-9/N-7.3.2).
 - 3) La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de Control de Tránsito Aéreo no requerirá que la/el comandante de la aeronave tenga que dirigirse a más de un organismo competente para conseguir el permiso de despegue (aparte de cualquier permiso de control de tránsito aéreo que sea necesario). (OACI/A-9/N-7.3.3).

9.3. Interrupción del vuelo

- a. La -DGAC- mediante Navegación Aérea, personal de Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) y Servicios de Información Aeronáutica (AIS) estarán pendientes si resulta evidente que el

vuelo de la aeronave se retrasará considerablemente o que no podrá reanudarlo, tendrán aplicación las siguientes disposiciones: (OACI/A-9/N-7.4).

- 1) La/El comandante de la aeronave, mientras espera las instrucciones del Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) de la -DGAC-, o si ella/él o su tripulación no puedan comunicarse con ellas, estará facultado para tomar las medidas de urgencia que estime necesarias en bien de la salud y seguridad de las/los pasajeras/os y tripulaciones y para evitar o aminorar las pérdidas o destrucción de la propia aeronave y de la carga que ésta transporte. (OACI/A-9/N-7.4.1).
- 2) El Explotador de Aeronaves en coordinación y apoyo del Explotador de Aeropuerto permitirán que las/los pasajeras/os y tripulaciones obtengan alojamiento adecuado mientras se llevan a cabo las formalidades necesarias, si tales formalidades no pueden realizarse rápidamente. (OACI/A-9/N-7.4.2).
- 3) El Explotador de Aeronaves en coordinación con las Administraciones de Aeropuertos, Policía Nacional Civil -PNC- y demás autoridades se asegurarán que, si se exige que la carga, suministros y equipaje no acompañado se saquen de la aeronave por motivos de seguridad, se depositarán en una zona próxima y permanecerán allí hasta que se lleven a cabo las formalidades necesarias. (OACI/A-9/N-7.4.3).
- 4) La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- en coordinación con la Dirección General de Correos y Telégrafos -DGCT- y el Explotador Aéreo se asegurarán que el correo sea despachado de conformidad con las disposiciones vigentes de la Unión Postal Universal -UPU-. (OACI/A-9/N-7.4.4).

CAPÍTULO 10

Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos

10.1. Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro

- a. Con sujeción a las condiciones impuestas por el Anexo 12 — Búsqueda y salvamento y por el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, la -DGAC- del estado de Guatemala en coordinación del -IGM- y la -SAT- y demás autoridades involucradas harán arreglos para asegurar la entrada temporal y sin demora en su territorio, del personal calificado que sea necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro en relación con una aeronave extraviada o averiada. (OACI/A-9/N-8.3).
- b. Al hacer arreglos para la entrada sin demora del personal que se menciona en 8.3 de este programa, cuando sea necesario un documento al efecto, El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá más documentos de viaje que un pasaporte (véase norma 3.5 de este programa). (OACI/A-9/N-8.3.1).
- c. El Estado de Guatemala a través de la -DGAC-, -SAT- y el -IGM- facilitarán la entrada temporal dentro de su territorio, de todas las aeronaves, herramientas, piezas de repuesto y equipo necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves averiadas de otro Estado. Estos materiales se admitirán temporalmente libres de derechos de aduana y de otros impuestos y derechos y de la aplicación de reglamentos de cualquier naturaleza que restrinjan la importación de mercancías. (OACI/A-9/N-8.4).

Nota -- Queda entendido que esta disposición no impide que se apliquen las medidas de sanidad y reglamentación veterinaria y fitosanitaria, si es necesario.

- d. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- facilitará el traslado, fuera de su territorio, de las aeronaves averiadas y de cualesquier otras que hayan ido a prestar auxilio, así como de las herramientas, piezas de repuesto y equipo que se hayan traído a los efectos de búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro. (OACI/A-9/N-8.5).
- e. Las aeronaves averiadas o partes de las mismas, y todos los suministros o carga que contengan, así como cualquier aeronave, herramientas, piezas de repuesto o equipo, traídos para usarse temporalmente en la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro, que no salgan del territorio del Estado de Guatemala dentro de un período fijado por éste, estarán sujetos a los requisitos de las leyes aplicables del Estado. (OACI/A-9/N-8.6).

- f. Si, en relación con una investigación de accidente de aviación resulta necesario enviar a otro Estado contratante una pieza, o piezas, de una aeronave averiada para el examen o ensayos técnicos correspondientes, el Estado de Guatemala a través de la -DGAC- asegurará que el traslado de tal pieza, o piezas, se efectúe sin demora. Los Estados contratantes interesados facilitarán igualmente la devolución de dicha pieza, o piezas, al Estado que lleve a cabo la investigación del accidente si este último las considera necesarias para poder terminar la investigación. (OACI/A-9/N-8.7).

10.2. Vuelos de socorro y vuelos de repatriación

- a. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- facilitará la entrada, la salida y el tránsito por su territorio de las aeronaves que realicen vuelos de socorro de organizaciones internacionales reconocidas por las Naciones Unidas, o en nombre de éstas, o bien de los Estados o en nombre de ellos, y tomarán todas las medidas posibles para garantizar la seguridad de esos vuelos. Son vuelos de socorro los que se realizan para mitigar los efectos de las catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejante en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas. Dichos vuelos comenzarán lo más rápidamente posible después de que se haya obtenido el consentimiento del Estado que reciba la ayuda. (OACI/A-9/N-8.8).

Nota 1.-- Según el Glosario multilingüe de términos convenidos internacionalmente relativos a la gestión de desastres, del Departamento de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas, “emergencia” se considera un “Evento repentino e imprevisto que hace tomar medidas inmediatas para minimizar sus consecuencias” y “desastre” una “Interrupción seria de las funciones de una sociedad, que causa pérdidas humanas, materiales o ambientales extensas que excede la capacidad de la sociedad afectada para resurgir usando sólo sus propios recursos”.

Nota 2. -- En lo tocante a las medidas para conseguir la seguridad de los vuelos de socorro, se ruega remitirse al Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo, al Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles (Doc. 9554) y al Manual sobre la interceptación de aeronaves civiles (Doc. 9433).

- b. El Estado de Guatemala a través de la -DGAC- facilitara que el personal y el equipaje de mano, equipaje de bodega, carga y demás bienes que llegan a bordo de los vuelos de socorro indicados en 8.8, sean admitidos sin demoras. (OACI/A-9/N-8.9).

10.3. Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias

- a. En casos de emergencia, el Estados de Guatemala a través de la -DGAC- facilitará la entrada, el tránsito y la salida de aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación

marina o a realizar otras operaciones necesarias para garantizar la seguridad marítima, la de las poblaciones y la protección del medio ambiente marino. (OACI/A-9/N-8.12).

- b. En casos de emergencia, el estado de Guatemala a través de la -DGAC- facilitará la entrada, el tránsito y la salida de personas, carga, material y equipo necesarios para hacer frente a la contaminación marina y efectuar las operaciones de seguridad que se describen en 8.10 de este programa. (OACI/A-9/N-8.13).

10.4. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas.

- a. El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- cumplirá con las disposiciones pertinentes del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud. (OACI/A-9/N-8.14).
- b. La/El pilota/o al mando de una aeronave se cerciorará de que se notifiquen prontamente al control de tránsito aéreo todos los casos en que se sospeche una enfermedad transmisible, a fin de que se pueda proporcionar más fácilmente el personal y el equipo médico necesarios para la gestión de los riesgos relacionados con la salud pública a la llegada. (OACI/A-9/N-8.15).

Nota 1. — Podrá sospecharse una enfermedad transmisible y requerirse una evaluación más exhaustiva si una persona presenta una combinación de los siguientes signos y síntomas: p. ej., fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior) acompañada de uno o más de los siguientes signos y síntomas: p. ej., indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o, confusión de aparición reciente.

Nota 2. — Cuando se sospeche un caso de enfermedad transmisible a bordo de una aeronave, es posible que la/el pilota/o al mando deba seguir los protocolos y procedimientos de su línea aérea además de cumplir con los requisitos de la normativa relacionada con la salud de los países de salida y/o de destino. Estos últimos normalmente deberían figurar en las Publicaciones de información aeronáutica (AIP) o aviso a los aviadores (NOTAM) de los Estados pertinentes.

Nota 3. — En el Anexo 6 — Operación de aeronaves, se describen los suministros médicos “de a bordo” que es necesario llevar en la aeronave. En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (Doc. 4444) (PANS-ATM) se detallan los procedimientos que el piloto al mando debe seguir para comunicarse con el control de tránsito aéreo.

10.5. Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles

- a. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- del Estado de Guatemala y la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- y demás autoridades competentes establecerán un plan nacional de aviación para afrontar un brote de una enfermedad

transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional. (OACI/A-9/N-8.17).

Nota 1. — En la página sobre Medicina aeronáutica del sitio web de la OACI, figuran directrices para elaborar un plan nacional de aviación.

Nota 2. — El Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19 (Doc. 10152) de la OACI proporciona a los Estados herramientas para evaluar e implementar medidas como parte de su proceso de decisión.

Nota 3. — Es necesario que los procesos y medidas a aplicar en respuesta a un brote o incidente sanitario específico estén coordinados entre el plan nacional y el plan de emergencia de aeródromo.

- b. El Estado de Guatemala a través de las Administraciones de los Aeropuertos se asegurará de que cada uno de los aeropuertos internacionales tenga un plan de emergencia sanitaria a fin de que estén preparados y respondan ante brotes de enfermedades transmisibles. (OACI/A-9/N-8.17.1).

Nota 1. — En el Anexo 11 — Servicios de tránsito aéreo y en el Anexo 14 — Aeródromos, Volumen 1 — Diseño y operaciones de aeródromos, se requiere que los servicios de tránsito aéreo y los aeródromos establezcan una planificación de contingencias o planes de emergencia para aeródromos, respectivamente, para las emergencias de salud pública de importancia internacional.

Nota 2. — En el sitio web de la OACI se brinda orientación sobre cómo elaborar el plan de emergencia sanitaria de aeródromo: <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-References.aspx>.

10.6. Establecimiento de programas nacionales de facilitación

- a. El Estado de Guatemala por medio de la Comisión Nacional de Facilitación –CNF- establecerá un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, basándose en los requisitos, en materia de facilitación, estipulados en el Convenio y en el mismo Anexo 9. (OACI/A-9/N-8.18).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala se asegurará de que el objetivo de su Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- sea la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios. (OACI/A-9/N-8.19).

- c. El Estado de Guatemala establecerá un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, deberá utilizar los textos de orientación que figuran en los Apéndices del Anexo 9 y el Doc. 10042. (OACI/A-9/N-8.19.1).
- d. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- establecerá según ley y reglamentos de aviación civil una Comisión Nacional de Facilitación -CNF- y los Comités de Facilitación de Aeropuerto -CFA- necesarios, u órganos de coordinación similares, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves. (OACI/A-9/N-8.20).

10.7. Facilitación del transporte de las personas con discapacidades

10.7.1. Generalidades

- a. El Estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- y las Administraciones de Aeropuertos se asegurarán de que, en sus viajes, las personas con discapacidades reciban asistencia especial para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. La asistencia se prestará de tal manera que se respete la dignidad de la persona. (OACI/A-9/N-8.23).

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.

10.7.2. Acceso a los aeropuertos

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala a través de las Administraciones de aeropuertos tomará las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidades. (OACI/A-9/N-8.28).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala a través de las Administraciones de aeropuertos se cerciorarán de que se adoptan las medidas necesarias para asegurarse de que las personas con deficiencias auditivas o visuales puedan obtener la información relacionada con los servicios correspondientes al vuelo en formatos accesibles. (OACI/A-9/N-8.30).
- c. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala a través de las Administraciones de aeropuertos tomarán las medidas necesarias para cerciorarse de que los puntos designados para recoger o dejar a las personas con discapacidades se sitúen lo más cerca posible de las entradas y/o salidas principales en el edificio terminal. Para

facilitar el movimiento dentro del aeropuerto, las rutas de acceso deberán estar libres de obstáculos y ser accesibles. (OACI/A-9/N-8.31).

- d. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala a través de las Administraciones de aeropuertos tomarán las medidas necesarias para cerciorarse de que a las personas con necesidades de movilidad se les proporcionen instalaciones de estacionamiento adecuadas y se tomen medidas apropiadas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal. (OACI/A-9/N-8.33).

10.7.3. Acceso a los servicios aéreos

- a. La -DGAC- a través de las Administraciones de aeropuertos y Explotadores de aeronaves tomarán las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidades dispongan de acceso equivalente a los servicios aéreos. (OACI/A-9/N-8.35).
- b. Cuando el Estado de Guatemala mediante la -DGAC- restrinja el transporte de dispositivos accionados por batería, incluidas las ayudas para la movilidad que contengan baterías, notificarán prontamente a la OACI tales restricciones para su inclusión en el Doc. 9284, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* y asegurarán que los explotadores de aeronaves pongan esa información a disposición del público y de conformidad con el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18. (OACI/A-9/N-8.39).
- c. El Estado de Guatemala a través de los explotadores de aeropuertos instarán a dar aviso previo cuando sea necesario prestar asistencia o se precisen equipos elevadores. (OACI/A-9/N-8.41.1).

10.8. Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

- a. Cuando en el Estado de Guatemala ocurra un suceso de un accidente de aviación se harán arreglos con los Estados adyacentes para facilitar la entrada temporal por medio del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- en sus territorios de los familiares de las víctimas de los accidentes de aviación. (OACI/A-9/N-8.42).
- b. El Estado de Guatemala y los Estados adyacentes también harán arreglos para facilitar la entrada temporal mediante el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- en sus territorios de representantes autorizados del explotador cuya aeronave haya sufrido el accidente, o de un socio del explotador en una alianza, para permitir que presten asistencia a los sobrevivientes y a sus familiares, a los familiares de las víctimas fallecidas en el accidente y a las autoridades competentes de esos Estados. (OACI/A-9/N-8.43).

Nota. — Los acuerdos de compartición de códigos y otros acuerdos de alianza similares requieren algunas veces que los socios en las alianzas actúen como “*primer respondedor*”

en nombre del explotador perjudicado en caso de que el socio en la alianza pueda llegar al lugar del accidente más rápidamente que el explotador perjudicado.

- c. El Instituto Guatemalteco de Migración del Estado de Guatemala hará los arreglos para expedir documentos de viaje de emergencia, cuando sea necesario, a sus nacionales sobrevivientes del accidente. (OACI/A-9/N-8.45).
- d. El Estado de Guatemala a través de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- prestará toda la asistencia necesaria, tal como hacer los arreglos para el transporte y el despacho de aduanas para la repatriación de los restos mortales a sus países de origen, a solicitud de los familiares de los fallecidos o del explotador de la aeronave que ha sufrido el accidente. (OACI/A-9/N-8.46).
- e. El Instituto Guatemalteco de Migración del Estado de Guatemala deberán establecer legislación, reglamentación y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares. (OACI/A-9/N-8.47).

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).

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CAPÍTULO 11

Sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros

11.1. Generalidades

- a. Cuando el Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- 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) 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, a fin de cumplir todos los requisitos correspondientes a los datos sobre los pasajeros y la tripulación de esa jurisdicción. (OACI/A-9/N-9.1).
- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala no requerirá de los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y/o PNR. (OACI/A-9/N-9.5).
- c. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala considere requerir elementos que se desvíen de las normas, los Estados contratantes presentarán una petición al Comité de Enlace OMA/IATA/OACI junto con el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA mediante un proceso de examen y aprobación para que se incluya el elemento de datos en las directrices. (OACI/A-9/N-9.6).

11.2. Información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API)

- a. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- establecerá un sistema de información anticipada sobre pasajeros (API). (OACI/A-9/N-9.7).

Nota. — El Consejo de Seguridad de la ONU, en la Resolución 2178 (2014), en el párrafo 9, “[c]onviene a los Estados Miembros que requieran que las aerolíneas que operan en sus territorios proporcionen información anticipada sobre los pasajeros a las autoridades nacionales competentes a fin de detectar la salida de sus territorios, o el intento de entrada o tránsito por sus territorios, mediante aeronaves civiles, de personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999) y 1989 (2011) (“El Comité”), y exhorta además a los Estados Miembros a que informen de cualquier salida de ese tipo de sus territorios, o todo intento de entrada o tránsito a través de sus territorios, de dichas personas al Comité, así como compartir esta información con el Estado de residencia o nacionalidad, según corresponda y de conformidad con el derecho interno y las obligaciones internacionales”.

- b. El Sistema API del Estado de Guatemala estará respaldado jurídicamente en forma apropiada (por ejemplo, entre otros, por legislación, reglamentos o decretos) y se ajustará a las normas reconocidas internacionalmente que se aplican a la API. (OACI/A-9/N-9.8).

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 de 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 computadorizados 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.

Nota 4.— El mensaje UN/EDIFACT PAXLST se define actualmente en las directrices internacionalmente reconocidas de la OMA/IATA/OACI.

- c. Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- exigirá 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. 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. (OACI/A-9/N-9.10).
- d. El -IGM- del estado de Guatemala no penalizará ni responsabilizará 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. (OACI/A-9/N-9.11).
- e. Si el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- 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. (OACI/A-9/N-9.13).
- f. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala exija que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema API no deberán exigir además un manifiesto de pasajeros impreso. (OACI/A-9/N-9.15).

11.3. Datos del registro de nombres de los pasajeros y pasajeras (PNR)

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración del Estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.24).
- 1) establecerá los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los vuelos con origen o destino en su territorio con el respaldo del marco jurídico y administrativo apropiado (legislación, reglamentación o decreto, entre otras) y con ajuste a todas las normas del Anexo 9, Sección D, Capítulo 9;
 - 2) alineará sus requisitos de datos del PNR y el tratamiento de los mismos con las instrucciones 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 y actualizados por la OMA y respaldados por la OACI y la IATA; y
 - 3) adoptarán e implantarán el mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT como método primario para la transferencia línea aérea-gobierno de datos del PNR a fin de garantizar la interoperabilidad mundial.

Nota 1.— El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución 2396 (2017) párrafo 12, decidió que los Estados miembros, en aras del cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, dispongan los medios para reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y se aseguren de que todas sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan los datos del PNR, en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar delitos de terrorismo y los viajes conexos.

Nota 2. — El mensaje PNRGOV es un mensaje electrónico normalizado respaldado por OMA/OACI/IATA. Según el sistema concreto de control de reservas y salidas de los explotadores de aeronaves, los elementos de datos específicos recopilados y almacenados por los explotadores de aeronaves pueden transmitirse con eficiencia utilizando esta estructura de mensajes normalizados.

- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala, actuará en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales: (OACI/A-9/N-9.25).
- 1) identificará claramente en su marco jurídico y administrativo los datos del PNR que han de usarse en sus operaciones;
 - 2) establecerá claramente los fines para los cuales las autoridades podrán usar los datos del PNR, los que no podrán ser más amplios de lo necesario en función de los objetivos a cumplir, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras en la lucha contra el terrorismo y los delitos graves; y
 - 3) limitará la divulgación de datos del PNR a otras autoridades del mismo Estado o de otros Estados contratantes que ejerzan funciones relacionadas con el fin para el cual se procesan los datos del PNR, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras, y dispondrán protecciones semejantes a las brindadas por la autoridad informante.

- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.26).
- 1) impedirá el acceso, la divulgación y el uso no autorizados de los datos del PNR, y su marco jurídico preverá sanciones por uso indebido, acceso no autorizado y divulgación no autorizada;
 - 2) garantizará que las salvaguardias que se apliquen a la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR se apliquen a todas las personas sin diferenciación ilícita;
 - 3) dispondrá que se informe a las personas sobre la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR y las correspondientes normas de protección de la privacidad;
 - 4) adoptará medidas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves informen a sus clientes acerca de la transferencia de los datos del PNR;
 - 5) establecerá mecanismos administrativos y judiciales de reparación para permitir que las personas dispongan de una vía de recurso en caso de procesamiento ilícito de sus datos del PNR por parte de las autoridades públicas; y
 - 6) dispondrá mecanismos apropiados, establecidos en su marco jurídico y administrativo, para que las personas puedan acceder a sus datos del PNR y solicitar las correcciones, eliminaciones o anotaciones que sean necesarias.
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.28).
- 1) basará el procesamiento automatizado de los datos del PNR en criterios objetivos, precisos y confiables que indiquen efectivamente la existencia de un riesgo, sin diferenciación ilícita; y
 - 2) no tomará decisiones que generen medidas que puedan afectar de manera significativamente adversa a los intereses jurídicos de las personas basándose exclusivamente en el procesamiento automatizado de los datos del PNR.
- e. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- designará una (o más) autoridades internas competentes de acuerdo con su marco jurídico y administrativo que estarán facultadas para realizar la supervisión independiente de la protección de los datos del PNR y determinar si la recopilación, uso, procesamiento y protección de dichos datos se realiza en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales. (OACI/A-9/N-9.29).
- f. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.30).
- 1) no requerirán que los explotadores de aeronaves recopilen datos del PNR que no se necesiten como parte de sus procedimientos normales de funcionamiento, ni que filtren los datos antes de su transmisión; y

- 2) no usarán datos del PNR que revelen el origen racial o étnico, las opiniones políticas, las creencias religiosas o filosóficas, la afiliación sindical, o datos sobre la salud, vida sexual u orientación sexual de las personas, excepto en circunstancias excepcionales e inminentes para proteger los intereses vitales de la persona a la que se refieren los datos o de otra persona física. En los casos en que se transfiera dicha información, los Estados contratantes eliminarán dichos datos tan pronto como sea posible.

g. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.31).

- 1) retendrá los datos del PNR por un período establecido, según se defina en su marco jurídico y administrativo, que corresponderá al período necesario y que guarde proporción con los fines para los cuales se usen dichos datos;
- 2) despersonalizará tras un lapso regular predeterminado que no exceda del necesario conforme se defina en su legislación y políticas nacionales los datos del PNR retenidos que permitan la identificación directa de la persona a la que se refieran, excepto cuando se usen en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso relacionado con los fines establecidos en 9.25; 2 del presente programa); y
- 3) únicamente volverá a personalizar (desenmascararán) los datos del PNR cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable para los fines establecidos en 9.25; 2 del presente programa); y
- 4) eliminarán o anonimizará los datos del PNR al finalizar el período de retención, excepto cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso para los fines establecidos en 9.25; 2 del presente programa).

Nota 1. — La despersonalización de los datos del PNR consiste en el enmascaramiento de la información que permite la identificación directa de una persona, sin impedir el uso de los datos del PNR con fines de mantenimiento del orden, mientras que la anonimización de los datos del PNR es la remoción permanente de la información acerca de la identidad de una persona de los registros del PNR.

Nota 2. — Esta norma no tiene por objeto restringir la actuación de la justicia penal de los Estados contratantes en el desarrollo de investigaciones, procesamientos y juicios vinculados a los fines señalados en 9.25; 2 del presente programa).

h. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.34).

- 1) por regla general, adquirirá los datos del PNR usando el método push para proteger los datos personales existentes en los sistemas de los explotadores y para que los explotadores puedan conservar el control de sus sistemas;

- 2) tratará en la mayor medida posible de limitar la sobrecarga operacional y administrativa para los explotadores de aeronaves, sin menoscabo del mejoramiento de la facilitación de pasajeros;
- 3) no impondrá multas ni sanciones a los explotadores de aeronaves por errores inevitables a causa de una falla de los sistemas que pudiera haber impedido la transmisión de datos del PNR u ocasionado la transmisión de datos alterados; y
- 4) minimizará el número de veces que se transmiten los mismos datos del PNR para un vuelo específico.

Nota 1. — El término “push” se refiere al método utilizado por los explotadores de aeronaves para transmitir mensajes PNRGOV a la ventanilla única de ingreso de datos del/la pasajero/a.

Nota 2. — En circunstancias excepcionales en que no sea viable el método de transferencia push, como por ejemplo cuando una aeronave realiza un aterrizaje de emergencia, un Estado contratante puede usar otros métodos alternativos de adquisición de datos del PNR para mantener la continuidad de las operaciones.

i. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.35).

- 1) no impedirá ni evitará la transferencia de datos del PNR por parte de un explotador de aeronaves u otra parte pertinente, ni sancionarán, penalizarán o crearán obstáculos injustificados para los explotadores de aeronaves u otras partes pertinentes que transfieran datos del PNR a otro Estado contratante siempre que el sistema de datos del PNR de ese Estado contratante cumpla con las normas establecidas en la Sección D del Capítulo 9 del Anexo 9; y
- 2) de igual manera, conservará la capacidad de introducir o mantener mayores niveles de protección de los datos del PNR de acuerdo con su marco jurídico y administrativo, y de concertar más acuerdos con otros Estados contratantes en particular para fomentar la seguridad colectiva; alcanzar niveles más altos de protección de los datos del PNR, incluido lo relativo a la retención de los datos; o para establecer disposiciones más detalladas en relación con la transferencia de datos del PNR, siempre que tales medidas no sean contrarias a las normas establecidas en la Sección D del Capítulo 9 del Anexo 9.

Nota 1. — El término “otras partes pertinentes” hace referencia a las entidades que transfieren datos del PNR a Estados contratantes, tales como los explotadores de servicios turísticos y agencias de viajes.

j. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala demostrará a los demás Estados contratantes que así lo soliciten que cumplen con las normas que figuran en la sección D del capítulo 9 del Anexo 9. La demostración solicitada del cumplimiento de las

normas del PNR se hará tan pronto como sea posible. Los Estados contratantes cumplirán este requisito actuando de buena fe y sin tardanzas. (OACI/A-9/N-9.36).

Nota 1. — La demostración del cumplimiento podrá hacerse, entre otras cosas, sobre la base de consultas bilaterales y/o la información obrante en la lista de verificación en línea del cumplimiento del Anexo 9 — Facilitación incluida en el sistema de Identificación Electrónica de Diferencias (EFOD) de la OACI.

- k. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala determine que debe inhibir, evitar u obstruir la transferencia de datos del PNR o considere sancionar a un explotador de aeronaves, lo hará actuando con transparencia y con la intención de resolver la situación que sea motivo de dicha determinación. (OACI/A-9/N-9.37).

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CAPÍTULO 12

Disposiciones sanitarias

12.1. Reglamento sanitario internacional y medidas conexas

- a. En los casos en que el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- exija prueba de vacunación o profilaxis en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (2005) el Estado de Guatemala aceptará el certificado internacional de vacunación o profilaxis prescrito por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005). (OACI/A-9/N-10.1).
- b. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- del Estado de Guatemala tomará todas las medidas posibles para que quienes administren vacunas usen el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del Reglamento Sanitario Internacional (2005), a fin de asegurar su aceptación uniforme. (OACI/A-9/N-10.2).
- c. El Estado de Guatemala mediante el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- hará arreglos para que todos los explotadores de aeronaves y agencias interesadas puedan poner a disposición de las/los pasajeras/os, con suficiente anticipación a la salida, información sobre los requisitos de vacunación de los países de destino. (OACI/A-9/N-10.3).

12.2. Inspección de documentación sanitaria

- a. El Estado de Guatemala a través el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- asistirán a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos sanitarios normalizados que presente el público viajero a fin de prevenir el fraude y el abuso. (OACI/A-9/N-10.4).

Nota. — Al estudiar opciones de digitalización, los Estados podrán también asistir a los explotadores de aeronaves en la evaluación de esas soluciones.

- b. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- y el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- del Estado de Guatemala no aplicarán multas a los explotadores de aeronaves cuando un pasajero o pasajera entrante resulte inadmisibles o una pasajera o pasajero en tránsito no reúna las condiciones de transferencia de acuerdo con los documentos sanitarios normalizados y/o documentación sanitaria si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que efectuaron los controles necesarios. (OACI/A-9/N-10.8).
- c. El Estado de Guatemala a través el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- cuando documentación sanitaria como requisito de ingreso a su territorio dispondrá medidas para asegurarse de que haya una comunicación clara y efectiva al público viajero y a los explotadores de aeronaves a fin de que tomen conocimiento de los requisitos dentro de plazos razonables. (OACI/A-9/N-10.11).

Nota 1. — La razonabilidad de los plazos podrá determinarse, en el caso de requerirse pruebas de diagnóstico, tomando en consideración la disponibilidad de las pruebas de diagnóstico y el tiempo que necesitará la persona que viaja por vía aérea para obtener el resultado.

Nota 2. — La comunicación de cambios en los requisitos de documentación sanitaria es oportuna si en las circunstancias del caso la adaptación a los nuevos requisitos es razonable, viable y factible para el público viajero y los explotadores de aeronaves en los plazos fijados, como se prevé en las normas 1.2 b) y 1.2 c) del capítulo 1.

Nota 3. — La comunicación oportuna del Estado a los explotadores de aeronaves y al público viajero garantiza que todos estén informados de los requisitos de entrada de los Estados de tránsito y destino, y minimiza las posibilidades de que embarquen personas que resulten inadmisibles por haber cambiado los requisitos de entrada de los Estados de tránsito y llegada.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ADJUNTO 1

Reglamento de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-

- 1) La Comisión Nacional de Facilitación (en los sucesivos denominado "CNF" elegirá a su presidente de acuerdo a lo estipulado en la Ley de Aviación Civil Internación decreto 93-2000 y el artículo 43 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil AC (347-2004), designando a la autoridad para el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-)
- 2) La Comisión Nacional de Facilitación -CNF- designará a la autoridad para el Programa Nacional de Facilitación -PNFTA- de acuerdo a lo establecido en el Artículo 43 de la Ley de Aviación Civil Internación decreto 93-2000 y el Reglamento de la Ley de Aviación Civil AC (347-20041).
- 3) Los ministerios u organismos estatales y otras entidades que participan en la implantación del -PNFTA- designan a sus respectivos miembros de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-.
- 4) Los miembros de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-, participarán en todas las reuniones de dicha Comisión. Un miembro puede ser sustituido por un suplente, quien tendrá las mismas responsabilidades y ejercerá los mismos derechos que los miembros ordinarios.
- 5) El presidente podrá invitar a expertos con conocimientos específicos de gran interés para la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-, para participar en una o más reuniones de la Comisión, o solo a una parte de ellas, de forma puntual.
- 6) Los miembros de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-, así como los expertos invitados a las reuniones, deberán garantizar la confidencialidad del contenido específico de las reuniones y las decisiones tomadas, según lo considere necesario la/el presidente de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-.
- 7) La Comisión Nacional de Facilitación -CNF-, se reunirá una (1) vez a la semana de acuerdo a lo establecido en la Ley de Aviación Civil Internación decreto 93-2000 y el Artículo 43 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil AC (347-20041). La Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo podrá celebrar reuniones *ad hoc* siempre que sea necesario, con el fin de revisar una situación de facilitación y tratar de solucionar problemas operativos concretos. Los resultados de las reuniones *ad hoc* se notificarán a la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-.
- 8) La/el secretaria/o de la Comisión Nacional de Facilitación es responsable de:
 - a) Realizar todos los trámites administrativos necesarios para la preparación de las reuniones de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF-, en coordinación con el presidente; y
 - b) Comunicar el orden del día provisional a los miembros de la Comisión Nacional de Facilitación -CNF- con una antelación mínima de ocho (08) días hábiles.

- 9) Todos los documentos se presentarán ante la/el secretaria/o con una antelación mínima de cuatro (04) días hábiles antes de la fecha de la reunión.
- 10) La/el secretaria/o preparará un resumen de las decisiones al final de cada reunión para distribuirla a la Comisión Nacional de Facilitación -CNF- en un plazo de ocho (08) días hábiles tras la reunión.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

ADJUNTO 2

Modelo de programa de facilitación de aeropuerto

A. FINALIDAD DE UN PROGRAMA DE FACILITACION DE AEROPUERTO

El propósito de un programa FAL de aeropuerto es lograr los objetivos del ámbito operacional comprendidos en el Anexo 9, para facilitar el cumplimiento de las formalidades de despacho fronterizo en el aeropuerto con respecto a la aeronave, la tripulación, los pasajeros y la carga.

B. ALCANCE DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

El programa FAL de aeropuerto abarca todas las disposiciones del Anexo 9 relativas a los procedimientos de despacho fronterizo en el aeropuerto, así como la planificación y administración de estos procedimientos. En la tabla siguiente figura una lista representativa de las tareas que han de realizarse y de las normas o métodos recomendados (SARPS) aplicables a cada uno.

C. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

El medio recomendado para la ejecución del programa de facilitación en el ámbito operacional es el Comité de facilitación de aeropuerto. Si bien el Comité Nacional de Facilitación -CNF- debería alentar la creación de estos comités y mantenerse informado de sus problemas y adelantos, el órgano nacional no está necesariamente a cargo de su supervisión. El interés principal de esos centros es la solución de problemas cotidianos y la aplicación del Anexo 9.

Se recomienda que las Administraciones de los aeropuertos estén a cargo del comité y convoquen reuniones periódicas. El comité debería estar integrado por oficiales superiores a cargo de sus respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, p. ej., aduanas, inmigración, sanidad, cuarentena, etc., así como los jefes de escala de los explotadores de aeronaves con operaciones internacionales en el aeropuerto pertinente. La participación de todas las partes es necesaria para lograr el éxito del programa de facilitación de aeropuerto.

<i>Tarea del Programa FAL de aeropuerto</i>	<i>SARPS del Anexo 9 (15ª edición)</i>
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto pertinente.	Métodos recomendados 6.1.1; Normas 6.1.2 a 6.1.4 y 8.17
Examinar periódicamente la actuación de todas las partes respecto al cumplimiento del objetivo de despachar en menos de 45 minutos a los pasajeros que llegan y en 60 minutos a los pasajeros que salen. Utilizar los estudios sobre tiempo y análisis de colas de espera para determinar dónde se deben hacer ajustes.	Métodos recomendados 3.37 y 3.40
Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeros.	Normas 3.41, 3.49, 4.7, 6.19 y 6.20
Hacer los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.	Métodos recomendados 6.1.1
Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.	Método recomendado 6.9
Examinar la dotación de personal en los puestos de inspección – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.	Método recomendado 6.3
Proporcionar información en nombre de los explotadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.1.4 y 6.2
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Métodos recomendados 6.8 y 6.21
Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas a fin de cumplir con los objetivos de los cuatro programas.	Norma 8.19
¡No olvidar la carga! Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los envíos de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga/descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.	Norma 4.27; Métodos recomendados 4.30, 4.30.1, 4.31 y 6.30 a 6.33 inclusive
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Normas 4.5 y 4.17
Servicio al cliente: Examinar periódicamente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.	Métodos recomendados 4.30, 4.30.1 y 4.31
Examinar al personal del organismo de inspección del área de despacho de la carga – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.	Normas 6.1.3 y 6.41

Lista de apéndices

- a. El presente Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo –PNFTA-, tendrá como apéndices los siguientes:

APENDICE 1:	Declaración General
APENDICE 2:	Manifiesto de Pasajeros
APENDICE 3:	Manifiesto de Carga
APENDICE 4:	Certificado de desinsectación residual
APENDICE 5:	Tarjeta de embarque/ desembarque
APENDICE 6:	Recomendación del consejo de cooperación aduanera
APENDICE 7:	Certificado de Miembro de la Tripulación (CMT)
APENDICE 8:	Certificado de Inspector de la Aviación Civil
APENDICE 9:	Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles
APENDICE 10:	Normas de Seguridad para los MRTD
APENDICE 11:	Control de Seguridad de la producción y los productos
APENDICE 12:	Prevención de fraudes relacionados con el proceso de expedición
APENDICE 13:	Compartición de información con interpol sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados y verificación de dichos documentos con respecto a las bases de datos de interpol en forma sistemática en la inspección primaria
APENDICE 14:	Procedimiento para notificar a las misiones diplomáticas sobre documentos de viaje fraudulentos, fraudulentos o imitados

APENDICE 1

Declaración general

DECLARACIÓN GENERAL (Salida/Entrada)		
Explotador		
Marcas de nacionalidad y de matrícula	Vuelo núm.	Fecha
Salida de (Lugar)	Llegada a	(Lugar)
RUTA DE VUELO (La columna "Lugar" debe indicar siempre el punto de origen, todas las paradas en ruta y el punto de destino)		
LUGAR	NOMBRES DE LA TRIPULACIÓN*	NUMERO DE PASAJEROS EN ESTA ETAPA**
		Lugar de salida: Embarcan
		Continúan en el mismo vuelo
		Lugar de llegada: Desembarcan
		Continúan en el mismo vuelo
<p><i>Declaración sanitaria</i> Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente que puedan tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o confusión de aparición reciente, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior.....</p> <p>Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación.....</p> <p>Firma, si se exige, con hora y fecha _____ Miembro de la tripulación a quien corresponda</p>		<p>Exclusivamente para uso oficial</p>
<p>Declaro que todas las indicaciones y detalles incluidos en esta declaración general, y en cualesquiera formularios complementarios que deban presentarse con esta declaración general, son completos, exactos y verdaderos según mi leal saber y entender, y que todos los pasajeros en tránsito continuarán o han continuado en este vuelo.</p> <p style="text-align: right;">FIRMA _____ Agente autorizado o piloto al mando</p>		

297 mm (11 3/4 pulgadas)

Las dimensiones del documento serán 210 mm x 297 mm (8 1/4 x 11 3/4 pulgadas).

* Se llenará cuando lo exija el Estado.

** No se llenará cuando se presente el manifiesto de pasajeros y solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

210 mm (8 1/4 pulgadas)

APENDICE 3

Manifiesto de carga

MANIFIESTO DE CARGA				
Explotador.....				
Marcas de nacionalidad y de matrícula* Vuelo núm. Fecha				
Punto de carga Punto de descarga				
(Lugar)		(Lugar)		
Número de la carta de porte aéreo	Número de bultos	Naturaleza de las mercancías*	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial
.....

297 mm (11 3/4 pulgadas)

Las dimensiones del documento serán 210 mm × 297 mm (8 1/4 × 11 3/4 pulgadas).

* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

← 210 mm (8 1/4 pulgadas) →

APENDICE 4

Certificado de desinsectación residual

GOBIERNO DE

CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL

Las superficies interiores, incluido el espacio de la bodega, de la aeronave fueron tratadas con
(número de matrícula)

un producto aprobado de desinsectación residual, el de conformidad con las recomendaciones de la Organización
(fecha)

Mundial de la Salud ("Weekly Epidemiological Record" núm. 7, 1985, página 47; núm. 12, 1985, página 90; núm. 45, 1985, páginas 345-346; y núm. 44, 1987, páginas 335-336) y con las enmiendas pertinentes.

El tratamiento debe renovarse si, debido a operaciones de limpieza u otras, se elimina una cantidad importante del producto de desinsectación residual y, de cualquier manera, si han transcurrido ocho semanas a partir de la fecha anterior.

Fecha de vencimiento:

Firma:

Cargo:

Fecha:



APENDICE 5

Tarjeta de embarque/desembarque

TARJETA INTERNACIONAL DE EMBARQUE/DESEMBARQUE		
(En letra de molde*)		
1. Nombre:	.....	.....
	<i>Nombre</i>	<i>Apellido(s)</i>
2. Fecha de nacimiento:	.....	.....
	<i>Año</i>	<i>Mes</i> <i>Día</i>
3. Nacionalidad:	.....
4. Documento de viaje:	.....	.....
	<i>Estado expedidor</i>	<i>Tipo de documento</i> <i>Número</i>
5. Pasajeros que llegan:	Puerto de embarque	
	o	
Pasajeros que salen:	Puerto de desembarque	
6. (Otros datos, solicitados a discreción del Estado)		
a).....	.....
b).....	.....
c).....	.....

* Se aplica a los idiomas que usan el alfabeto latino.

APENDICE 6

Recomendación del consejo de cooperación aduanera

Para un control de aduanas simplificado, basado en el sistema de doble circuito, de los pasajeros que llegan por vía aérea (8 de junio de 1971)

“EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA,

Habida cuenta de la Recomendación núm. B-3 de la Séptima Conferencia del Departamento de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de la Organización en diciembre de 1968, referente al establecimiento en los aeropuertos internacionales de sistemas de doble circuito para el rápido despacho del equipaje a la llegada;

Habida cuenta de la Recomendación núm. 11, adoptada por la Segunda Conferencia Intermedia de la Comisión Europea de Aviación Civil en julio de 1969, sobre el sistema de doble circuito, o circuito rojo/verde;

Deseando contribuir a los esfuerzos para mejorar la corriente del tráfico de pasajeros en los aeropuertos internacionales;

Considerando que este objetivo podrá lograrse implantando un procedimiento simplificado, basado en el sistema de doble circuito, para el control aduanero de los pasajeros y su equipaje;
Considerando que dicho sistema puede ser adoptado sin reducir la eficacia del control y que permite a las autoridades aduaneras despachar eficientemente un número creciente de pasajeros sin un aumento correspondiente del personal de aduanas;

Considerando que la armonización de las características de este sistema entre los distintos países, es esencial para su funcionamiento eficiente;

Recomienda que los miembros introduzcan, en sus principales aeropuertos internacionales, en estrecha cooperación con los explotadores aeroportuarios y otros organismos interesados, el sistema de doble circuito descrito a continuación para el despacho a la llegada de los pasajeros y su equipaje:

- 1) El sistema permitirá a los pasajeros escoger entre dos tipos de circuito:
 - a) uno (circuito verde) para los pasajeros que no lleven consigo mercancías o lleven únicamente mercancías que puedan ser admitidas exentas de derechos de importación e impuestos y que no estén sujetas a prohibiciones o restricciones de importación; y
 - b) el otro (circuito rojo) para los demás pasajeros.
- 2) Cada circuito estará clara y distintamente marcado, de manera que la elección entre ambos pueda ser entendida fácilmente por los pasajeros. La marcación distinta básica será:

- a) Con respecto al canal mencionado en el inciso 1) a), verde, en forma de octágono regular, y las palabras “NADA QUE DECLARAR” (“NOTHING TO DECLARE”) (“RIEN À DÉCLARER”);
- b) Con respecto al canal mencionado en el inciso 1) b), rojo, en forma cuadrada, y las palabras “MERCANCIAS QUE DECLARAR” (“GOODS TO DECLARE”) (“MARCHANDISES À DÉCLARER”).

Además, los circuitos serán identificados por una inscripción incluyendo la palabra “ADUANA” (“CUSTOMS”) (“DOUANE”).

- 3) Los textos mencionados en el párrafo 2) estarán en inglés o francés, y en cualquier otro idioma o idiomas considerados útiles para el aeropuerto en cuestión.
- 4) Los pasajeros deberán estar suficientemente bien informados para elegir entre los circuitos. Con esta finalidad es importante:
 - a) Que los pasajeros sean informados acerca del funcionamiento del sistema y sobre las descripciones y cantidades de mercancías que podrán llevar consigo cuando utilicen el circuito verde. Esto podrá hacerse por medio de carteles o tableros en el aeropuerto o por medio de folletos a disposición del público en el aeropuerto o distribuidos por las agencias turísticas, líneas aéreas y otros órganos interesados;
 - b) Que la ruta hacia los circuitos esté claramente señalizada con letreros.
- 5) Los circuitos estarán situados más allá del área de entrega de equipajes, de manera que los pasajeros tengan todo su equipaje consigo al elegir su circuito. Además, los circuitos estarán dispuestos en tal forma que la corriente de pasajeros desde dicha área a las salidas del aeropuerto sea lo más directa posible.
- 6) La distancia entre el área de entrega de equipaje y las entradas de los circuitos será suficiente para permitir a los pasajeros decidir qué circuito elegir, y entrar en el circuito sin causar congestión.
- 7) En el circuito verde los pasajeros no estarán sujetos a ninguna formalidad aduanera, pero las aduanas podrán hacer inspecciones al azar; en el circuito rojo los pasajeros cumplirán con las formalidades exigidas por las aduanas;

Subraya que el sistema de doble circuito no es necesariamente incompatible con la aplicación de otros controles, por ejemplo, con el de divisas, a menos que las disposiciones pertinentes exijan el control total de los pasajeros y su equipaje;

Solicita de sus miembros que acepten dicha recomendación y que notifiquen al Secretario General:

- a) su aceptación y la fecha a partir de la cual aplicarán la recomendación
- b) los nombres de los aeropuertos en que se aplique el sistema de doble circuito.

El Secretario General transmitirá esta información a las autoridades aduaneras de los miembros, al Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al Director General de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)”.

APENDICE 7

Certificado de miembro de la tripulación (CMT)

Estado expedidor Autoridad expedidora competente		CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN	
Fotografía del titular	Surname/Apellido	Given name/Nombre	
	Sex/ Sexo	Nationality/ Nacionalidad	Date of Birth/ Fecha de nacimiento
	Employed by/ Empleado por	Occupation/ Profesión	
	Doc No/Núm. Del Doc	Date of Expiry/ Fecha de expiración	
	(Firma del titular)		

Anverso del CMT

Estado expedidor	
El titular puede reingresar en todo momento presentando este certificado, dentro de su periodo de validez.	
Issued at/Expedido en (Lugar de expedición)	(Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora
Zona de lectura mecánica (Cuando se emita un certificado que no sea susceptible de lectura mecánica, esta zona se dejará en blanco)	

Reverso del CMT

Nota.— En el Doc 9303, Parte 5, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de miembro de la tripulación, de lectura mecánica.

APENDICE 8

Modelo de Certificado de Inspector de la Aviación Civil

APÉNDICE 8. CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL

Estado expedidor Autoridad expedidora competente		CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL	
Fotografía del Titular	<i>Surname/Apellido</i>	<i>Given name/Nombre</i>	
	<i>Employed by/Empleado por</i>	<i>Occupation/Profesión</i>	
		INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL	
	<i>Doc No/Núm. del Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i>	

Anverso del Certificado

Estado expedidor	
El titular puede reingresar en todo momento presentando este certificado, dentro de su periodo de validez.	
Issued at/Expedido en (Lugar de expedición)	(Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora

Reverso del Certificado

Nota.— En el Doc 9303, Parte 5, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de lectura mecánica.

APENDICE 9

Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles

9.1. Documentos de atestación de pérdida o destrucción de documentos de viaje

De: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Name) Teléfono: Télex: Facsimil:	A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre)
<p>La persona para la que se ha emitido el presente document llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número) desde (ciudad y Estado).</p> <p>Esta persona, que se ha considerado no admisible, ha perdido o destruido sus documentos de viaje y pretende ser/parece ser (suprimase la parte no pertinente y añádase toda información apropiada que pueda ser útil).</p>	
Apellidos: Nombres: Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad: Residencia:	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center;">Fotografía en caso de haberla</div>
<p>Se ha encargado al transportador de llegada que traslade a dicho pasajero del territorio de este Estado en el vuelo (número) que sale el día (fecha) a las (horas) desde el aeropuerto de (nombre).</p> <p>De conformidad con el Anexo 9 al convenio sobre Aviación civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.</p>	
Fecha:	Nombre del funcionario: Título: Firma: Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:
(Aviso: Este NO es un documento de identidad)	

9.2. Carta relativa a documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores

<p>De: Autoridad de inmigración o autoridad competente : (Name) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre) Teléfono: Télex: Facsimil:</p>	<p>A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre)</p>
--	---

Se adjunta una fotocopia de un documento de viaje/tarjeta de identidad fraudulento/falsificado/imitado/documento auténtico presentado por un impostor.
Número del documento:
Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:

<p>Apellidos: Nombres: Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad: Residencia:</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: 150px; margin: 0 auto;">Fotografía en caso de haberla</div>
--	--

Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).

Al detentor del documento se le negó la entrada a (nombre del Estado) y se han dado instrucciones al transportista del vuelo en que vino para que lo embarque de nuevo saliendo del territorio de este Estado en el vuelo (número de vuelo) a las (hora) del día (fecha) desde (nombre del aeropuerto).

Dicho documento sera necesario como prueba para el procesamiento del detentor y por consiguiente ha sido incautado. Puesto que este documento es propiedad del Estado en cuyo nombre fue expedido, se devolverá a las autoridades competentes después del procesamiento.

De conformidad con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

<p>Fecha:</p>	<p>Nombre y firma del funcionario: Título: Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:</p>
---------------	---

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

APENDICE 10

Normas de seguridad para los MRTD

A.1 ALCANCE

El presente apéndice contiene orientaciones sobre el fortalecimiento de la seguridad de los documentos de viaje de lectura mecánica producidos conforme a las especificaciones establecidas en el Doc. 9303. Las recomendaciones abarcan la seguridad de los materiales empleados para crear los documentos, los métodos de impresión de seguridad y de protección contra las copias que han de utilizarse y los procesos que se aplican en la producción de documentos en blanco. También se tratan las cuestiones de seguridad que se aplican a la personalización y producción de los datos personales en el documento. Todas las autoridades expedidoras de documentos deberán tomar en consideración este apéndice.

A.2 INTRODUCCIÓN

Con este enfoque se reconoce que un elemento o técnica que puede necesitarse para proteger los documentos de un Estado determinado puede resultar innecesario o ser de menor importancia para otro Estado que use sistemas de producción diferentes. Por consiguiente, se prefiere una solución que permite a los Estados elegir entre diferentes tipos de documentos (a base de papel, tarjetas de plástico, etc.) y una combinación de elementos y técnicas de seguridad apropiados a sus necesidades particulares, en lugar de “la misma solución para todos”. No obstante, para asegurarse en elegir un conjunto equilibrado de elementos y técnicas de seguridad, cada Estado debe evaluar los riesgos a que están expuestos sus documentos nacionales de viaje para identificar cuáles son los aspectos de mayor vulnerabilidad y seleccionar los elementos y técnicas complementarios más idóneos para solucionar sus problemas específicos.

La finalidad de las recomendaciones de este apéndice es mejorar la seguridad de los documentos de viaje de lectura mecánica en todo el mundo mediante el establecimiento de un modelo básico para los Estados expedidores. Nada de lo que aquí se recomiende impedirá ni será óbice para que los Estados apliquen otros elementos de seguridad más avanzados, si así lo desean, para alcanzar una norma de seguridad que supere los elementos y técnicas mínimos recomendados que se establecen en el presente apéndice.

Se incluye también una tabla que presenta un resumen de los peligros que característicamente amenazan la seguridad y los documentos de viaje y algunos de los elementos y técnicas de seguridad que pueden ayudar a ofrecer protección contra estos peligros. (Ver Doc. 9303 OACI Apéndice A de la parte 2)

A.3 PRINCIPIOS BÁSICOS

La producción y almacenamiento de las libretas de pasaporte y de documentos de viaje, incluidos los procesos de personalización, debe llevarse a cabo en un ambiente seguro y controlado que cuente con las medidas de seguridad apropiadas para impedir el acceso no autorizado a las instalaciones. Si los procesos de personalización están descentralizados, o si se efectúan en un lugar geográfico apartado del lugar donde se producen los documentos en blanco, deberán tomarse las precauciones necesarias cuando se transporten los documentos en blanco y otros materiales de seguridad conexos con el propósito de garantizar la seguridad de los mismos durante su traslado y

almacenamiento a la llegada. Durante el traslado, las libretas en blanco y otros documentos de viaje deberían contener el número de documento unívoco. En el caso de los pasaportes, el número del pasaporte debería figurar en todas las páginas salvo en la página de datos personales, donde puede imprimirse durante la personalización.

Debería asumirse plena responsabilidad por todos los materiales de seguridad empleados en la producción de documentos de viaje tanto válidos como estropeados y, en cada etapa del proceso de producción, deberá hacerse una conciliación completa con los registros que se lleven para dar cuenta de todos los materiales de seguridad que hayan sido usados. La pista de auditoría deberá ser lo suficientemente detallada como para dar razón de cada unidad de material de seguridad empleada en la producción y deberá auditarse en forma independiente por personas que no intervengan directamente en la producción. Conviene mantener registros certificados a nivel de supervisión para asegurar que ha dado cuenta de la destrucción de todo el material de seguridad desechado y de los documentos estropeados.

Los materiales empleados en la producción de documentos de viaje deben ser de variedades controladas y, cuando corresponda, obtenerse exclusivamente de proveedores de materiales de seguridad auténticos. Conviene usar materiales destinados sólo a aplicaciones de alta seguridad y evitar materiales que el público general puede conseguir en el mercado abierto.

Debería evitarse depender exclusivamente del uso de paquetes de soporte lógico accesibles al público para originar los fondos de seguridad. No obstante, dichos paquetes de soporte lógico pueden usarse en combinación con soporte lógico especializado para diseños de seguridad.

En los documentos de viaje deberán incorporarse elementos de seguridad y aplicarse métodos de seguridad que sirvan de protección contra reproducciones y alteraciones no autorizadas y otras formas de modificación fraudulenta, incluida la eliminación y sustitución de páginas de la libreta de pasaporte, especialmente de las que contienen datos personales. Además de incluir esos elementos para proteger los documentos en blanco del peligro de falsificación, hay que procurar, en especial, que los datos personales no puedan eliminarse o alterarse. En un documento de viaje deberán incluirse elementos de seguridad y aplicarse técnicas de seguridad en forma apropiada para hacer patente cualquier intento de alteración fraudulenta.

Se debería elegir bien la combinación de elementos, materiales y técnicas de seguridad de manera que sean compatibles entre sí y protejan el documento durante su vida útil.

Si bien este apéndice trata principalmente de los elementos de seguridad que contribuyen a proteger los documentos de viaje contra falsificaciones y alteraciones fraudulentas, existe otra clave de elementos de seguridad (elementos de nivel 3) integrados por elementos ocultos (secretos) ideados de manera que su autenticación sólo pueda hacerse mediante examen forense o por expertos empleando equipos de verificación especiales. Es evidente que el conocimiento exacto de la sustancia y la estructura de esos elementos debe restringirse a muy pocas personas, es decir "a los que necesitan saberlo". Entre otras cosas, una finalidad de estos elementos es posibilitar la autenticación del documento cuando se requiera prueba inequívoca de su autenticidad (por ejemplo, en los tribunales). Todo documento de viaje debe incluir por lo menos un elemento oculto de seguridad como elemento básico.

En el Anexo 9 — Facilitación de la OACI figuran importantes normas generales y métodos recomendados relativos al período de validez de los pasaportes, el principio de pasaportes individuales para cada persona, los plazos para la expedición de pasaportes de lectura mecánica y la retirada de circulación de pasaportes que no son MRP, así como otras orientaciones conexas.

No existen para el interfuncionamiento mundial otros medios aceptables de almacenamiento de datos que no sean los CI sin contacto, especificados por la OACI como tecnología de ampliación de capacidad para uso con MRTD.

A.4 PRINCIPALES PELIGROS PARA LA SEGURIDAD DE LOS DOCUMENTOS DE VIAJE

La siguiente lista de peligros para la seguridad de los documentos no sigue ningún orden de importancia en particular y señala las formas en que los documentos, la expedición y uso de los mismos pueden ser objeto de actos fraudulentos:

- falsificación de todo el documento de viaje;
- sustitución de la fotografía;
- supresión o alteración del texto en la zona visual o de lectura mecánica de la página de datos del MRP;
- construcción de un documento fraudulento, o de partes del mismo, empleando materiales de otros documentos legítimos;
- extracción y sustitución de páginas enteras o visados;
- supresión de anotaciones en las páginas de visados y en la página de observaciones;
- robo de documentos genuinos en blanco;
- impostores (que asumen la identidad de la persona titular, alterando la apariencia); y
- manipulación indebida del CI sin contacto (cuando exista), sea por medios físicos o electrónicos.

La detección de los elementos de seguridad puede darse en cualquiera o en la totalidad de los siguientes tres niveles de inspección:

- Nivel 1 – Examen superficial para la inspección rápida en el punto de uso (elementos visuales o táctiles fácilmente identificables);
- Nivel 2 – Examen por inspectores capacitados con equipo sencillo; y
- Nivel 3 – Inspección por especialistas forenses.

Para mantener la seguridad e integridad de los documentos, deberían realizarse exámenes periódicos y cualesquiera revisiones necesarias del diseño del documento. Esto permitirá la incorporación de nuevas medidas de seguridad del documento y certificar la capacidad de éste para resistir situaciones de peligro e intentos de fraude con respecto a:

- sustitución de la fotografía;
- delaminación u otros efectos de deconstrucción;
- ingeniería inversa del CI sin contacto, así como de otros componentes;

- modificación de cualquier elemento de datos;
- borrado o modificación de otra información;
- duplicación, reproducción o creación de facsímile;
- eficacia de los elementos de seguridad en los tres niveles: examen superficial, examinadores capacitados con equipo sencillo e inspección por especialistas forenses; y
- confianza y facilidad de la identificación de segundo nivel.

Para proteger los documentos de estos y otros peligros, es esencial que se aplique una gama de elementos y técnicas de seguridad combinados de manera óptima dentro del documento. Aunque algunos elementos pueden proteger contra más de un tipo de peligro, no hay ningún elemento que por sí solo pueda ofrecer protección contra todos ellos. Análogamente, ningún elemento de seguridad es 100% eficaz en eliminar una categoría determinada de peligro. La mejor protección es un conjunto equilibrado de elementos y técnicas que proporcione capas múltiples de seguridad integradas en el documento y que se combine para disuadir o impedir cualquier intento de acto fraudulento.

A.5 ELEMENTOS Y TÉCNICAS DE SEGURIDAD

En las secciones que siguen, los elementos, técnicas y otras medidas de seguridad se clasifican según las etapas de los procesos de producción y personalización y según los componentes de los documentos de viaje que se crearon mediante dichos procesos con respecto a:

- 1) materiales del sustrato;
- 2) diseño e impresión de seguridad;
- 3) protección contra las copias, falsificaciones o alteraciones fraudulentas; y
- 4) técnicas de personalización.

Se recomienda a los Estados expedidores que incorporen todos los elementos o medidas de seguridad básicos y que, se puede evaluar a fondo los riesgos a los que están expuestos los documentos de viaje, seleccionen de la lista varios elementos y medidas de seguridad adicionales. A menos que se indique otra cosa, puede suponerse que los elementos de seguridad se aplican a todas y a cada una de las partes de un documento de viaje, incluyendo la cubierta y la encuadernación de la libreta, así como todas las páginas interiores de un pasaporte, incluida la página de datos personales, las últimas hojas y las páginas de los visados. Hay que asegurarse de que los elementos no interfieran en la lectura mecánica del documento de viaje.

A.5.1 Materiales del sustrato

A.5.1.1 Papel empleado en las páginas de un documento de viaje

Elementos básicos:

- papel opaco a la luz ultravioleta, o un sustrato con una respuesta controlada a la luz UV de manera que al ser iluminado con ella aparezca una fluorescencia distinguible en color de la

luminiscencia azul-blanca que se usa en los materiales fluorescentes con blanqueadores ópticos que pueden conseguirse comúnmente;

- filigrana en dos o más niveles de gris en la página de datos personales y en las páginas de visados;
- sensibilizadores químicos apropiados en el papel, o por lo menos en la página de datos personales (si esto es compatible con la técnica de personalización); y
- papel con absorbencia, rugosidad y resistencia superficial al rasgado.

Otros elementos:

- filigrana en el registro con diseño impreso;
- en la página de datos, una filigrana diferente a la utilizada en las páginas de visado para impedir la sustitución de páginas;
- filigrana de molde cilíndrico;
- fibras o planchetes fluorescentes invisibles;
- fibras o planchetes (fluorescentes) visibles;
- hilo de seguridad (incrustado o hilo ventana) con elementos de seguridad adicionales como microimpresión y fluorescencia;
- compuesto marcador diseñado para la detección por equipo especial; y
- elemento de seguridad perforado con láser.

A.5.1.2 Papel u otro sustrato en forma de etiqueta empleado en la página de datos personales de un documento de viaje.

Elementos básicos:

- papel opaco a la luz ultravioleta, o un sustrato con una respuesta controlada a la luz UV de manera que al ser iluminado con ella aparezca una fluorescencia distinguible en color de la luminiscencia azul-blanca que se usa en los materiales fluorescentes con blanqueadores ópticos que pueden conseguirse comúnmente;
- sensibilizadores químicos apropiados en el papel (normalmente no es posible en sustrato de etiqueta plástica);
- fibras fluorescentes invisibles;
- fibras fluorescentes visibles;

- un sistema de adhesivos u otros elementos que imposibiliten el desprendimiento de la etiqueta sin causar un daño visible a la misma o a los laminados o recubrimientos que se utilicen con ella.

Otros elementos:

- hilo de seguridad (incrustado o en ventana) con elementos de seguridad adicionales como micro impresión y fluorescencia;
- puede incorporarse una filigrana al papel de una página de datos en forma de etiqueta de papel;
- elemento de seguridad perforado con láser; y
- patrón de seguridad troquelado dentro de la etiqueta para determinar si hubo manipulación indebida.

A.5.1.3 Aspectos de seguridad del papel empleado en el reverso de la cubierta de la libreta del pasaporte.

No es necesario que el papel empleado en el reverso de la cubierta de la libreta de pasaporte tenga una filigrana. Aunque definitivamente no se recomienda, si se utiliza como página de datos personales (véase A.5.5.1), se deberán emplear otras medidas alternativas para lograr un nivel de seguridad frente a todo tipo de ataque equivalente al que proporciona el emplazamiento de la página de datos en una hoja interior.

Cuando el reverso de la cubierta se utilice como página de datos personales, conviene que el papel que constituye el reverso de la cubierta contenga sensibilizadores químicos apropiados. El papel sensibilizado químicamente debería ser compatible con el método de personalización y el adhesivo empleado para adherir el papel final al material de la cubierta del pasaporte.

A.5.1.4 Sustratos sintéticos

Cuando el sustrato empleado en la página de datos personales (o etiqueta insertada) de una libreta de pasaporte o de una tarjeta MRTD esté hecho todo de plástico o de una variación de plástico, generalmente no es posible incorporar muchos de los elementos de seguridad que se describen en 5.1.1 a 5.1.3. En tales casos, se incluirán otros componentes de seguridad, como elementos de seguridad impresos adicionales, técnicas de personalización perfeccionadas o uso de elementos ópticamente variables además de los que se recomiendan en 5.2 a 5.5.2. De preferencia, los Estados deberían asegurar que el sustrato plástico se fabrica en condiciones controladas y contiene propiedades específicas, p. ej., fluorescencia controlada para diferenciarlo de los sustratos estándar para tarjetas bancarias.

Elementos básicos:

- la construcción de la página de datos debería ser resistente a la separación física en capas;
- sustrato opaco a la luz ultravioleta con una respuesta controlada a dicha radiación de modo que al ser iluminado con ella aparezca una fluorescencia distinguible en color de la

luminiscencia azul-blanca que se usa en los materiales fluorescentes que pueden conseguirse comúnmente;

- deberían aplicarse medidas apropiadas para incorporar la página de datos en condiciones de seguridad y durabilidad en el documento de viaje de lectura mecánica; y
- elemento ópticamente variable.

Otras características:

- característica de ventana transparente;
- elemento táctil; y
- perforación con láser.

A.5.2 Impresión de seguridad

A.5.2.1 Fondo e impresión del texto

Elementos básicos (véase 9303-1, 4.2 — Términos y definiciones):

- diseño con fondo de seguridad Guilloche a dos tintas 1;
- impresión arco iris;
- texto microimpreso; y
- fondo de seguridad en la página de datos personales impreso con un diseño diferente al de las páginas de visado o de las otras páginas del documento.

Otros elementos:

- impresión calcográfica (intaglio) sencilla o multicolor que incluya un diseño de “líneas negras y blancas” en una o más de las últimas páginas o en las páginas de visados;
- imagen latente (calcografía);
- patrón anti escáner;
- diseño doble de seguridad;
- diseño (tridimensional) en relieve;
- elemento de registro anverso-reverso (transparente);
- error intencional (por ejemplo, de ortografía);
- todas las páginas de visados impresas con un diseño de fondo de seguridad diferente;

- elemento táctil; y
- tipos de letra especiales.

A.5.2.2 Tintas

Elementos básicos:

- tinta fluorescente UV (visible o invisible) en la página de datos personales y en todas las páginas de visados; y
- tinta reactiva, cuando el sustrato de las páginas del documento o de una etiqueta sea de papel, por lo menos en la página de datos personales (de ser compatible con el método de personalización).

1. Cuando el patrón de Guilloche se cree mediante computadora, la imagen que aparezca en el documento ha de ser de tal calidad que no sea posible detectar la estructura de los elementos de imagen. Las líneas de Guilloche pueden mostrarse como imágenes positivas donde sus líneas aparezcan con espacios en blanco entre sí, o bien como imágenes negativas con las líneas en blanco y los espacios entre ellas impresos. Los diseños de Guilloche a dos tintas se crean mediante la sobreimpresión de dos elementos del patrón de Guilloche que se reproducen en colores que contrastan.

Otros elementos:

- tinta con propiedades ópticamente variables;
- tinta metálica;
- tinta de numeración penetrante;
- tinta metamérica;
- tinta invisible en la región infrarroja;
- tinta infrarroja absorbente;
- tinta fosforescente;
- tinta marcada;
- tinta invisible con fluorescencia en diferentes colores cuando se la expone a diferentes longitudes de onda.

A.5.2.3 Numeración

Se recomienda encarecidamente utilizar el número de documento único como número de pasaporte.

Elementos básicos:

- el número de pasaporte debería aparecer en todas las hojas del documento y en la página de datos personales del mismo;
- en un documento, el número debe aparecer impreso o perforado;
- el número de documento en la etiqueta tendrá un estilo especial de cifras o tipos de letra y se imprimirá con una tinta que sea fluorescente bajo luz ultravioleta, además de tener un color visible;
- el número en la página de datos de un pasaporte hecho de sustrato sintético o en una tarjeta de MRTD puede incorporarse utilizando la misma técnica que la empleada para aplicar los datos personales en el proceso de personalización; y
- en las tarjetas MRTD, el número debería aparecer en ambos lados.

Otros elementos:

- si hay perforación, es preferible utilizar la perforación con láser. La numeración perforada en la página de datos es opcional, pero, en caso de que se utilice, debería tenerse cuidado de no interferir en la claridad del retrato o la ZIV ni obstruir en forma alguna la ZLM. Es conveniente perforar la cubierta del pasaporte; y
- si se imprime, debería tener idealmente un estilo o tipo especial e imprimirse con una tinta que sea fluorescente bajo la luz ultravioleta, además de tener un color visible.

A.5.2.4 Medidas especiales de seguridad para uso con páginas no laminadas de datos personales

La superficie de la página de datos debería protegerse contra la suciedad producida por el uso normal, incluyendo la lectura mecánica ordinaria de la ZLM, así como contra la manipulación indebida.

Si una página de un documento donde se pongan los datos personales no está protegida por un laminado o un recubrimiento protector (véase 5.3.2, 5.4.3 y 5.4.4), se protegerá además mediante la impresión calcográfica incorporando una imagen latente y microtexto utilizando, de preferencia, una tinta de color cambiante (p. ej., tinta con propiedades ópticamente variables).

A.5.2.5 Medidas especiales de seguridad para uso con tarjetas y páginas de datos personales de plástico

Cuando un documento de viaje está hecho completamente de plástico, se añadirán características de seguridad ópticamente variables que cambien de apariencia según el ángulo de observación. Estos recursos pueden incorporarse en forma de imágenes latentes, elementos lenticulares, tintas de color cambiante o difractivas o imágenes ópticamente variables.

A.5.3 Protección contra las copias

A.5.3.1 Necesidad de una protección contra las copias

El perfeccionamiento alcanzado hasta ahora por las técnicas de reproducción digital disponibles al público y las consiguientes posibilidades de fraude obligan a incorporar características de alta seguridad en forma de elementos ópticamente variables u otros equivalentes para protegerse contra la copia y el escaneo. Debe reforzarse la seguridad de la página de datos personales de las libretas de pasaporte, tarjetas de viaje o visados, empleando una tecnología de elementos independientes, complejos y ópticamente variables y otros componentes equivalentes que complementen otras técnicas de seguridad. Debería hacerse especial hincapié en los elementos visuales o táctiles fácilmente identificables que se examinan en la inspección de nivel 1.

La incorporación apropiada de elementos ópticamente variables u otros componentes equivalentes en los estratos de la página de datos personales ha de servir, también, para impedir que los datos sean alterados fraudulentamente. Asimismo, hay que proteger contra imitaciones fraudulentas los elementos ópticamente variables en todos los materiales de seguridad conexos que se emplean para crear la estructura de los estratos.

A.5.3.2 Métodos de protección contra las copias

Con sujeción a las recomendaciones mínimas descritas en 5.4.3 y 5.4.4 sobre la importancia del laminado, se deben incorporar elementos ópticamente variables en la página de datos personales de las libretas de pasaporte, tarjetas de viaje o visados como elemento básico.

Cuando la página de datos personales de una libreta de pasaporte, tarjeta de viaje o visado esté protegida por una película de laminado o un recubrimiento, deberá integrarse en la página un elemento ópticamente variable (preferentemente basado en una estructura difractiva con propiedades que pongan en evidencia la manipulación indebida). Dicho elemento no debe afectar a la legibilidad de los datos anotados.

Cuando la página de datos personales es una etiqueta de papel encapsulada, o una página en un pasaporte, los datos personales deben estar adecuadamente protegidos mediante laminado o mediante medidas que proporcionen una seguridad equivalente a efectos de disuadir alternaciones o eliminaciones.

Cuando la página de datos personales de lectura mecánica de una libreta pasaporte esté hecha totalmente de sustrato sintético debería incorporarse un elemento ópticamente variable. Se recomienda incluir un elemento ópticamente variable difractivo para lograr un mayor nivel de protección contra las reproducciones.

En lugar de un elemento ópticamente variable pueden utilizarse dispositivos como las ventanas transparentes, la perforación con láser y otros elementos que se considera ofrecen protección equivalente.

Cuando el documento de viaje no tiene protección por recubrimiento o laminado se empleará un elemento ópticamente variable (preferentemente basado en una estructura difractiva) con una sobre impresión calcográfica u otra técnica de impresión.

A.5.4 Técnica de personalización

A.5.4.1 Personalización de documentos

Esto se refiere al proceso de incorporar en el documento de viaje el retrato, la firma y otros datos personales de la persona titular. Estos son los datos de la persona titular y son los que corren mayor riesgo de falsificación o alteración fraudulenta, ya que uno de los casos más frecuentes de fraude con documentos es el desprendimiento y sustitución del retrato en un documento robado u obtenido ilegalmente por el de otra persona. Los documentos con un retrato pegado son particularmente susceptibles a los cambios de fotografía. Por lo tanto, NO se permite en los MRTD la colocación de fotografías pegadas.

A.5.4.2 Protección contra alteraciones

Para asegurar que los datos estén debidamente protegidos contra intentos de falsificación o alteración fraudulenta, se recomienda muy encarecidamente integrar al material básico del documento los datos personales, el retrato, la firma (si está incluida en la página de datos personales) y los datos principales respecto a la expedición del documento. Hay una variedad de tecnologías para la personalización del documento de esta forma, sin excluir el surgimiento de nuevas tecnologías; entre ellas figuran las siguientes sin ningún orden particular de importancia:

- impresión con tóner láser;
- impresión por transparencia térmica;
- impresión por chorro de tinta;
- proceso fotográfico; y
- grabado láser.

También pueden usarse las mismas tecnologías de personalización para incorporar datos a las páginas de observaciones del pasaporte. El tóner láser no debería utilizarse para personalizar visados u otros documentos de seguridad que no estén protegidos por un laminado seguro.

Las autoridades deberían realizar ensayos de sus procesos y técnicas de personalización para provocar su eficacia contra actos ilícitos.

A.5.4.3 Elección de la tecnología para crear el documento

La elección de una tecnología en particular es algo que debe decidir cada Estado expedidor ya que esto dependerá de varios factores, como el volumen de producción de documentos de viaje, la construcción del documento y el momento en que se proceda a la incorporación de los datos personales, o sea durante la fabricación del documento o de la libreta de pasaporte o después de que esté terminado y de si el país expide pasaportes en forma centralizada o desde lugares descentralizados.

Independientemente del método que se elija, es esencial tomar precauciones para proteger los elementos personalizados contra alteraciones fraudulentas. Esto es importante pues, si bien eliminar

el uso de retratos pegados reduce el riesgo de sustitución de la fotografía, los datos personales no protegidos siguen siendo vulnerables a las alteraciones y es preciso que se protejan mediante la aplicación de un laminado con sellado térmico (o equivalente) con propiedades frangibles, o tecnología equivalente que proporcione pruebas de manipulación indebida.

A.5.4.4 Protección contra la sustitución de la fotografía y la alteración de los datos de la página de datos personales de las libretas de pasaporte

Elementos básicos:

- personalización del retrato y de todos los datos personales integrándolos en el material básico;
- el fondo de seguridad impreso (p. ej., Guilloche) se fundirá dentro del área del retrato;
- uso de tinta reactiva y sensibilizadores químicos en el papel;
- un dispositivo de seguridad visible debería superponerse al retrato sin obstruir la visibilidad de éste; para ello se recomienda un elemento ópticamente variable; y
- uso de un laminado de seguridad con sellado térmico (o equivalente) o la combinación de tecnología de personalización y material de sustrato que proporcione una resistencia equivalente a la sustitución o alteración fraudulenta del retrato y otros datos personales.

Otros elementos:

- la firma presentada de la persona titular puede escanearse e incorporarse a la impresión;
- imágenes esteganográficas incorporadas al documento;
- imagen secundaria del retrato de la persona titular;
- elementos susceptibles de verificación mecánica según se detalla en el Doc 9303, Partes 9 a 12.

A.5.5 Otras medidas de seguridad para las libretas de pasaporte

A.5.5.1 Colocación de la página de datos personales

Se recomienda que los Estados coloquen la página de datos en una de las páginas interiores (segunda o penúltima página). Cuando la página de datos está situada en el reverso de la cubierta del MRP, el método normal de construcción utilizado en la fabricación de cubiertas de pasaporte ha facilitado las acciones fraudulentas en la página de datos, normalmente la sustitución de la fotografía o la sustitución de una página completa. No obstante, el Estado expedidor puede colocar la página de datos sobre una cubierta siempre que asegure que la construcción de la cubierta utilizada en su pasaporte ofrece un nivel de seguridad similar contra todos los tipos de acciones fraudulentas al ofrecido cuando se coloca la página de datos en una página interior. No obstante, NO se recomienda colocar la página de datos sobre la cubierta.

A.5.5.2 Sustitución de una página completa

Cabe señalar a los Estados expedidores que, al reemplazar las fotografías pegadas en los pasaportes por páginas de datos personales integradas, se ha observado que en algunos casos la página entera de datos personales del pasaporte ha sido desprendida y sustituida por otra fraudulenta. Pese a que la sustitución de páginas enteras es por lo general más difícil de lograr que cambiar una foto pegada, es importante que se adopten las siguientes recomendaciones a fin de combatir esta categoría de riesgo. Al igual que otras categorías de fraude con documentos, es preferible emplear una combinación de elementos de seguridad para evitar la sustitución de páginas enteras en lugar de depender de un solo elemento que, de estar en riesgo, podría socavar la seguridad de todo el documento de viaje.

Elementos básicos:

- la técnica de cosido para encuadernar las páginas en el documento debe ser tal que haga difícil extraer una página sin dejar pruebas claras de que ello ha sucedido;
- impresión de informe de seguridad en la página de datos personales con un diseño distinto al empleado en las páginas de visado;
- números de páginas integrados en el diseño de seguridad de las páginas de visado; y
- número de serie en todas las hojas, de preferencia perforado.

Otros elementos:

- cosido con hilo multicolor o específicamente fluorescente en UV;
- patrón programable de cosido;
- cola curada con UV aplicada al pespunte;
- marcas de referencia o de cotejo impresas en el borde de cada página de visado;
- elementos de seguridad con perforación láser en la página de datos personales; y
- datos personales impresos en una página interior además de en la página de datos.

Cuando se utilicen etiquetas autoadherentes, se aconseja aplicar otras medidas de seguridad como se describen en A.5.1.2 y A.5.2.4, incluso relacionando la etiqueta con el documento de viaje de lectura mecánica mediante el número de éste.

APENDICE 11

Control de seguridad de la producción y los productos

Un peligro importante para la seguridad del Pasaporte de Lectura Mecánica -MRP- de un Estado expedidor es el robo en la instalación de producción de MRP genuinos, pero no personalizados o de componentes con los cuales pueden fabricarse los MRP (Véase Doc. OACI 9303 parte 2)

PROTECCIÓN CONTRA EL ROBO Y USO INDEBIDO DE DOCUMENTOS EN BLANCO GENUINOS O DE LOS COMPONENTES DE LOS DOCUMENTOS

Los documentos en blanco deben guardarse bajo llave en instalaciones debidamente supervisadas. Deben adoptarse las siguientes medidas de seguridad:

Medidas básicas:

- buena seguridad física de las instalaciones con acceso controlado a las áreas de entrega, envío y producción y a los lugares donde se almacenan los documentos;
- pista de auditoría completa que incluya el conteo y la conciliación de todos los materiales (usados, no usados, defectuosos o estropeados) y registros certificados de los mismos;
- cuando corresponda, números de seguimiento y control de otros componentes principales de los documentos (por ejemplo, rollos u hojas de laminados, dispositivos de elementos ópticamente variables)
- vehículos de transporte seguro para el traslado de documentos en blanco y otros componentes principales de los documentos (cuando corresponda);
- datos de todos los documentos de viaje en blanco perdidos o robados para su rápida transmisión entre los gobiernos y a las autoridades de control de fronteras con los detalles enviados a la base de datos de documentos perdidos y robados de INTERPOL;
- controles apropiados implantados para proteger contra el fraude interno los procedimientos de producción; y
- investigación de antecedentes y verificación de seguridad del personal.

Otros elementos:

- televisión en circuito cerrado (CCTV) para vigilar y grabar todas las áreas de producción, donde se permita; y

almacenamiento y personalización centralizados

SEGURIDAD DE LAS INSTALACIONES DE PRODUCCIÓN (DISEÑO Y FABRICACIÓN) Y EXPEDICIÓN DE MRTD

El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración al expedir el Pasaportes de Lectura Mecánica -MRTD- se cerciorarán de que los locales en los que se imprime, encuadernan, personaliza y expide el -MRTD- son adecuadamente seguros y de que las personas que trabajan en ellos cuentan con una autorización de seguridad apropiada. También se proporcionará seguridad apropiada para los -MRTD- en tránsito entre instalaciones y desde la instalación a la persona titular del MRTD. En el Apéndice C parte 2 del Doc. 9303 de OACI se proporcionan recomendaciones sobre las formas de satisfacer estos requisitos.

Los factores siguientes deberían tenerse en cuenta en el establecimiento de instalaciones de producción y expedición:

- 1) resiliencia;
- 2) seguridad física y control de accesos;
- 3) materiales de producción y contabilización de MRTD;
- 4) transporte;
- 5) personal; y
- 6) ciberseguridad.

Resiliencia

El -IGM- deberá adoptar medidas adecuadas para cerciorarse de que la producción de MRTD puede mantenerse en caso de situaciones de desastre como inundaciones, incendios y falla de equipo. Algunas consideraciones a tener en cuenta son:

- uso de instalaciones de producción y expedición distribuidas;
- sitios de producción secundarios cuando la producción está centralizada;
- instalaciones de expedición de emergencia;
- rápido acceso a respuestas y apoyo técnico;
- uso de segundas fuentes para todos los componentes de MRTD.

Se recomienda que los Estados consideren posibles modos de falla en el diseño de instalaciones de producción y expedición, con objeto de eliminar fallas comunes y puntos de falla únicos.

Seguridad física y control de acceso

El Estado de Guatemala mediante el -IGM- deberá controlar el acceso a las instalaciones de producción y expedición. El control deberá ejercerse sobre zonas y los requisitos para el acceso a cada zona deberían ser conmensurables con el valor de los bienes que se protegen.

Algunos ejemplos de buena práctica para instalaciones de producción son:

- enjaulado de alambre o paredes sólidas para segregar áreas de producción;
- cámaras acorazadas para el almacenamiento de MRTD terminados, pero no personalizados y componentes de seguridad clave para la producción de MRTD;
- control de acceso de seguridad con contraseña entre zonas;
- vigilancia vídeo dentro y fuera de la instalación;
- seguridad perimetral;
- personal de seguridad a tiempo completo.

El -IGM- también deberá considerar la seguridad aplicada en organizaciones que proporcionan componentes de MRTD a la instalación de producción porque el robo o la venta de tales documentos podría facilitar la falsificación de un MRTD.

Las instalaciones de expedición deberán separar las zonas de oficina de las zonas públicas, con control de acceso entre ambas. El personal deberá contar con protección adecuada, según lo determinan las circunstancias locales.

Contabilización de los materiales de producción

El -IGM- deberá cerciorarse de que todos los materiales empleados en la producción de MRTD son contabilizados y que la producción de MRTD corresponde con los pedidos de esos documentos, de modo que pueda demostrarse que no faltan MRTD o componentes de MRTD.

Los materiales defectuosos, MRTD y componentes de MRTD deberían destruirse en forma segura y contabilizarse

En general, la reducción del número de sitios de expedición y producción hace más fácil la contabilización de los materiales. No obstante, esto debe equilibrarse con respecto a la necesidad de proporcionar resiliencia y un servicio a la clientela aceptable.

Transporte

Se aconseja que se apliquen métodos seguros para transportar los MRTD y los componentes de esos documentos; normalmente, el uso de empresas de transporte de fondos resulta adecuado a menos que se transporten activos físicos o bienes de alto valor (p. ej., patrones holográficos).

Personal

El Estado de Guatemala a través del -IGM- deberá asegurar que todo el personal está sujeto a un proceso de autorización de seguridad, que confirma su identidad y adecuación para el empleo en un entorno en que se producen activos de alto valor. El personal debería contar con credenciales que

los permitan identificarse y obtener acceso a las áreas protegidas cuando necesitan ingresar en las mismas en ejercicio de sus funciones.

Ciberseguridad

Las instalaciones de producción y expedición son vulnerables a varios tipos de ciberataques, a saber:

- 1) virus y otros programas maliciosos (malware), tanto en las instalaciones informáticas convencionales como en la maquinaria de producción;
- 2) ataques de denegación de servicio a través de canales de aplicación MRTD en línea y servicios de red expuestos por los sistemas de producción y expedición;
- 3) puesta en peligro de los sistemas de expedición para permitir a los atacantes expedir pasaportes o robar datos personales o activos criptográficos (p. ej., claves privadas para la producción de eMRTD).

Las contramedidas que pueden aplicarse frente a estos ataques y ataques conexos trascienden el alcance del presente documento. Los Estados deberían procurar asesoramiento de sus autoridades técnicas nacionales.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

APENDICE 12

Prevención de fraudes relacionados con el proceso de expedición

D.1 ALCANCE

En el presente apéndice se describen los riesgos de fraude relacionados con el proceso de solicitud y expedición de MRTD. Estos peligros son consecuencia de las ventajas que pueden obtenerse con la posesión de un MRTD que pueda utilizarse para confirmar la identidad y ciudadanía de la persona titular. En el apéndice se recomiendan precauciones que el Estado de Guatemala a través del -IGM- pueda adoptar para evitar dichos fraudes. (Véase Doc. OACI 9303 parte 2)

D.2 EL FRAUDE Y SU PREVENCIÓN

Los fraudes perpetrados como parte del proceso de expedición pueden ser de varios tipos principales:

- robo del MRTD genuino en blanco y llenado de los mismos para hacerlos parecer válidos;
- solicitud de MRTD bajo una identidad falsa utilizando pruebas genuinas de nacionalidad o de identidad robadas de otro individuo, u obtenidas ilegalmente;
- solicitud de MRTD bajo una identidad falsa utilizando pruebas falsificadas de nacionalidad o de identidad;
- uso de MRTD falsamente declarados, o no declarados, como extraviados o robados que pueden facilitarse a personas para uso fraudulento por parecido físico con la persona titular o con repetidas sustituciones de fotografía; y
- recurso a empleados del departamento de MRTD para obtener del sistema un MRTD expedido fuera de las reglas.

Hay dos categorías adicionales en las cuales la persona solicitante se presenta con su propia identidad con intención de ser cómplice en el uso fraudulento ulterior del MRTD mediante:

- alteración de un documento genuinamente expedido para adecuarlo a un portador que no es la persona a la que se expidió el MRTD; y
- solicitud de un MRTD con intención de darlo o venderlo a alguien que se asemeje a la persona titular genuina.

D.3 MEDIDAS RECOMENDADAS CONTRA EL FRAUDE

Para combatir las amenazas mencionadas, se recomienda que la autoridad encargada de expedir el MRTD del Estado adopte las medidas siguientes, si cuenta con los recursos adecuados para su implantación.

Debería designarse a una persona idónea como Jefe de seguridad que responda directamente al Director General de la autoridad expedidora. El Jefe de seguridad debería ser responsable de

garantizar que los procedimientos de seguridad se establecen, observan y actualizan según sea necesario.

En cada lugar en que se expidan MRTD debería haber un Gerente de seguridad designado, responsable de la implantación y actualización de los procedimientos de seguridad que responda directamente al Jefe de seguridad.

Deberían establecerse procedimientos de control y examen para asegurar que el personal se contrata solamente después de haberse verificado su identidad, establecido que no tienen antecedentes delictivos, y verificado que su situación financiera es sólida. También deberían realizarse verificaciones de seguimiento regulares para establecer si hay miembros del personal cuya situación haya cambiado y que ello los haga susceptibles a tentaciones de emprender actividades fraudulentas.

Debería alentarse a todo el personal de la autoridad expedidora de MRTD a que adopten una actitud positiva con respecto a los asuntos de seguridad, debería existir un sistema de recompensas para todo miembro del personal que notifique incidentes o identifique medidas para impedir fraudes.

Deberían establecerse controles para vigilar componentes fundamentales como las libretas en blanco y los laminados de seguridad. Cada uno de estos artículos debería tener un número de serie único y se les debería conservar bajo llave en un lugar adecuadamente seguro. A comienzo de cada día o turno de trabajo debería entregarse para procesamiento solamente la cantidad requerida. Debería efectuarse un recuento de los artículos y verificarse los resultados por dos miembros del personal quienes también deberían registrar los números propios de cada artículo. La persona a la que se les entreguen, debe responder por todos los artículos al final del turno, ya sea en forma de documentos personalizados o de productos defectuosos. Todos los artículos deberían devolverse al almacenamiento seguro al final del período de trabajo, siendo contados también por dos personas que registren los números propios de cada uno. Los registros deberían conservarse como mínimo durante toda la vida útil del MRTD expedido.

Los productos o los materiales defectuosos deberían destruirse en condiciones controladas registrándose también los números propios de cada uno.

El proceso de expedición debería dividirse en operaciones separadas que se realicen en lugares separados dentro de la instalación. La finalidad de esto es asegurar que nadie puede realizar la totalidad del proceso de expedición sin pasar por una o más áreas a las que la persona no está autorizada a ingresar.

D.4 PROCEDIMIENTOS PARA COMBATIR SOLICITUDES FRAUDULENTAS

Se recomiendan los procedimientos siguientes para impedir la expedición de un MRTD genuino como resultado de la recepción de una solicitud fraudulenta.

La oficina expedidora de MRTD debería designar un número apropiado de especialistas antifraude (AFS) que haya recibido un elevado nivel de capacitación en la detección de todos los tipos de fraude utilizados en las solicitudes de MRTD. Debería haber por lo menos un especialista antifraude presente en cada lugar en que se procesan las solicitudes y solicitantes de MRTD. Un especialista antifraude debería estar presente en todo momento para apoyar a los encargados de procesar solicitudes [funcionarios de autorización (AO)] y brindar asistencia en el tratamiento de solicitudes sospechosas. El personal de especialistas antifraude debería proporcionar capacitación con carácter regular a los funcionarios de autorización a efectos de aumentar su conocimiento de posibles riesgos de fraude.

La autoridad expedidora de MRTD debería establecer una estrecha relación con los expedidores de “documentos generadores” como los certificados de nacimiento y matrimonio y los permisos de conductor. El acceso a una base de datos de certificado de defunción ayuda a prevenir el fraude cuando se presenta una solicitud de MRTD en nombre de una persona fallecida. El Estado debería asegurarse de que los departamentos que conservan registros de nacimientos, matrimonios y fallecimientos los mantienen cotejados y al día y los datos se almacenan en una base de datos a la que la oficina expedidora de MRTD debería tener acceso seguro. La finalidad es facilitar la verificación rápida de que los documentos generadores presentados son genuinos y que, por ejemplo, no se presenta una solicitud en el nombre de una persona fallecida. Debería exigirse que la persona que solicite un MRTD por primera vez se presente ante una oficina expedidora de MRTD con los documentos generadores de apoyo para una entrevista con un funcionario de autorización y, cuando sea necesario, con un especialista antifraude.

También puede utilizarse una entrevista para aplicar al procesamiento de solicitudes de un MRTD para sustituir un MRTD caducado. Como alternativa, siempre que la oficina expedidora de MRTD cuente con una base de datos de información personal adecuada, incluyendo retratos, la solicitud de reemplazo podría procesarse mediante presentación de la documentación, incluyendo un nuevo retrato, por correo. En tales casos, es conveniente que la solicitud y el nuevo retrato sean avalados por una persona responsable. Debería exigirse con la nueva solicitud la devolución del MRTD que expire.

La oficina expedidora de MRTD debería iniciar procedimientos que impidan la expedición fraudulenta de más de un MRTD a un individuo que pueda haber intentado asumir más de una identidad. En este proceso pueden utilizarse verificaciones por computadora de la base de datos de retratos almacenados utilizando reconocimiento del rostro y, cuando estén disponibles, las huellas digitales.

Los procedimientos de la oficina expedidora de MRTD deberían impedir que el solicitante escoja el funcionario de autorización con quien tratar. Inversamente, el régimen de trabajo debería impedir al personal empleado seleccionar las solicitudes que debe procesar.

La expedición de un MRTD a un niño pequeño debería exigir la presencia en la oficina expedidora de MRTD de preferiblemente ambos padres y el niño. Esto contribuye a reducir el riesgo de secuestro de un niño por uno de los padres.

La sustitución de un MRTD cuyo extravío o robo se haya denunciado debería efectuarse sólo después de exhaustivas verificaciones que incluyan una entrevista personal con el solicitante.

Se recomienda proporcionar a la base de datos de INTERPOL los detalles, en particular los números de documentos, de los MRTD extraviados o robados. Esta base de datos está disponible a todos los países participantes y puede utilizarse en la elaboración de listas de vigilancia.

D.5 CONTROL DE LAS INSTALACIONES EXPEDIDORAS

Los Estados deberían considerar la expedición de todos los MRTD desde uno o, como máximo, dos centros. Esto reduce el número de lugares en que se almacenan los documentos en blanco y otros componentes de seguridad. El control de una instalación central puede ser mucho más riguroso que si existieran varios centros de expedición. Si se adopta la expedición central, habrá que establecer centros para entrevistas con los solicitantes. Además, dado que los MRTD normales no pueden expedirse instantáneamente, debería establecerse un sistema para la expedición de MRTD de emergencia.

APENDICE 13

Compartición de información con interpol sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados y verificación de dichos documentos con respecto a las bases de datos de interpol en forma sistemática en la inspección primaria

Los Estados deberían participar en el intercambio mundial de información oportuna y exacta relativa al estado o condición de los documentos de viaje para ayudar a la vigilancia dentro del país y a la gestión fronteriza, así como las actividades para mitigar las consecuencias del robo de identidad. La compartición de información sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados contribuye a:

- a) mejorar la integridad de la gestión y control de fronteras;
- b) ayudar a detectar el robo de identidad o el fraude de inmigración en la frontera o en otras situaciones en que se presente el documento como forma de identificación;
- c) mejorar las posibilidades de identificar agentes terroristas que viajan con documentos falsos;
- d) mejorar las posibilidades de identificar actividades delictivas, incluyendo el contrabando de personas;
- e) ayudar en la recuperación de documentos nacionales; y
- f) limitar el valor y el uso con fines ilícitos de documentos extraviados, robados o revocados.

El servicio de búsqueda automática (ASF)/base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de INTERPOL proporciona a los Estados un medio para compartir eficaz y eficientemente información sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados en forma oportuna. Los Estados deberían compartir la información sobre documentos extraviados y robados que se hayan expedido, así como sobre documentos en blanco que hayan sido robados de una instalación de producción o expedición o durante el tránsito. En el Apéndice D de la parte 2 del documento 9303 de OACI se esbozan los factores que deben considerarse antes de participar en la ASF/SLTD.

Los Estados deberían verificar los documentos con respecto a las bases de datos de INTERPOL en forma sistemática en la inspección primaria para asegurar que solamente cruzan los puestos de control fronterizos viajeros con documentos de viaje válidos. La verificación del estado de los documentos de viaje con respecto a estas bases de datos ofrece muchas de las mismas ventajas que se logran compartiendo información sobre documentos extraviados, robados y revocados.

CONSIDERACIONES FUNDAMENTALES SOBRE LA ASF/SLTD

<p>Requisitos legislativos</p>	<p>Antes de que los Estados puedan iniciar la carga de información en la ASF/SLTD de INTERPOL, deben explorar su propia legislación para determinar si cuentan con la autoridad o mandato para proporcionar acceso internacional a elementos de la información que figura en el documento de viaje de sus ciudadanos. En caso de que se requiera enmendar la legislación, los Estados deberían cerciorarse de que se cubren adecuadamente los aspectos siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. recolección y almacenamiento de datos; 2. disposiciones sobre privacidad (incluyendo seguridad); 3. autorización para difundir datos a la comunidad internacional; y 4. ciclo de vida de los datos y no repudio.
<p>Elementos de datos</p>	<p>Se ha elaborado un conjunto de datos estándar que se concentra en los detalles del documento más que en el titular del mismo para intercambiar información sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados. Los Estados deben satisfacer los siguientes campos de datos requeridos cuando carguen o suban datos a esta base de datos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. número de identificación del documento de viaje*; 2. tipo de documento (pasaporte u otro); 3. código de la OACI del Estado expedidor; 4. estado del documento (es decir, robado en blanco); y 5. país donde se perpetró el robo (solo obligatorio para documentos de viaje en blanco robados). <p>*Cuando el documento de viaje ha sido personalizado se trata del número que figura en la ZLM; si es una libreta en blanco, este número debería ser el número de serie, si los números no son iguales.</p>
<p>Recolección de información</p>	<p>Los Estados deberían cerciorarse de que los mecanismos utilizados para recoger información sobre documentos de viaje extraviados y robados (es decir, entrevistas telefónicas, formularios en línea) son completos y conducen a la recolección segura de toda la información requerida para llenar el informe de ASF/SLTD.</p>
<p>Suministro oportuno y exacto de los datos</p>	<p>La fuerza de la base ASF/SLTD de INTERPOL se basa en la información oportuna y exacta. Por consiguiente, los Estados deberían cerciorarse de que cuentan con sistemas y procesos para compartir información en la forma más oportuna a efectos de interceptar intentos de utilizar documentos de viaje extraviados, robados o revocados en el puesto de control fronterizo. Los Estados deberían tratar de compartir esta información diariamente. En general, una vez recibida la información de que el documento de viaje ha dejado de estar en posesión de la persona titular legítima o que ha sido revocado, la autoridad expedidora debería registrar oficialmente la información en su base de datos nacional (si tiene y mantiene una) y en la ASF/SLTD. Los Estados también deberían tratar continuamente de asegurar que sus datos son exactos y fiables.</p>

	<p>Debe ejercerse cautela para evitar errores en entradas y anotaciones y proporcionar todos los datos requeridos sobre el documento, dado que la notificación precisa es responsabilidad de la autoridad expedidora. Los errores en la notificación pueden perjudicar o interrumpir los viajes y resultar costosos tanto para el viajero como para el Estado expedidor. Por consiguiente, los Estados deben adoptar las medidas necesarias para asegurar el registro y notificación exactos de los documentos de viaje extraviados, robados y revocados.</p> <p>Los Estados deberían contar con una instalación de respuesta de funcionamiento continuo para tratar rápidamente peticiones de más información a INTERPOL en nombre de los Estados interesados</p>
Fortalecimiento de las bases de datos nacionales sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados	Los Estados que mantienen bases de datos nacionales sobre documentos de viaje extraviados, robados y revocados deberían considerar el uso de medios automáticos para transmitir esta información a INTERPOL a efectos de potenciar sus actividades.

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

APENDICE 14

Procedimiento para notificar a las misiones diplomáticas sobre documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados.

A fin de asegurar que se sacan de la circulación los documentos fraudulentos, falsificados o imitados, de modo que no se puedan usar o volver a usar para la migración ilegal, la Norma 3.34.1 obliga a los Estados a incautar tales documentos. La norma también requiere que los Estados incauten los documentos de un impostor, es decir, una persona que viaja con los documentos de otra persona. Estos documentos incautados deben devolverse al Estado que figura como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado.

Por otra parte, cuando el Estado ordene el retiro de una persona no admisible cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados, expedirán una carta de envío siguiendo el formato adjunto. a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de retiro se entregarán al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino.

CARTA RELATIVA A DOCUMENTOS DE VIAJE FRAUDULENTOS, FALSIFICADOS O IMITADOS O A DOCUMENTOS AUTENTICOS PRESENTADOS POR IMPOSTORES.

De: Autoridad de inmigración o autoridad competente : (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)
Teléfono:
Télex:
Facsímil:

A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)

Se adjunta una fotocopia de un documento de viaje/tarjeta de identidad fraudulento/falsificado/imitado/documento auténtico presentado por un impostor.

Número del documento:

Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:

Apellidos:

Nombres:

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:

Fotografía

en caso de

haberla

Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).

Al detentor del documento se le negó la entrada a (nombre del Estado) y se han dado instrucciones al transportista del vuelo en que vino para que lo embarque de nuevo saliendo del territorio de este Estado en el vuelo (número de vuelo) a las (hora) del día (fecha) desde (nombre del aeropuerto).

Dicho documento será necesario como prueba para el procesamiento del detentor y por consiguiente ha sido incautado. Puesto que este documento es propiedad del Estado en cuyo nombre fue expedido, se devolverá a las autoridades competentes después del procesamiento.

De conformidad con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:

Nombre y firma del funcionario:

Título:

Nombre de la autoridad de inmigración
u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

REVISIÓN Y ACEPTACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO

<p>Elaborado por:</p> <p>Alvaro Leonel Rodas Zepeda Inspector Nacional de Seguridad de la Aviación Civil</p> <p>Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -ANSAC-</p> 	<p>Estructurado por:</p> <p>Carios Estuardo de León Unidad de Planificación y Desarrollo Institucional</p>  
--	--

Revisado y Aceptado por:

<p>Wilman Leonardo Ríos Cifuentes Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil Dirección General de Aeronáutica Civil</p>	 
---	--

Firma y sello

CONTRAPORTADA

**PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN
DEL TRANSPORTE AÉREO
-PNFTA-**

**ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE AVIACIÓN CIVIL
-ANSAC-**

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL