



Nota de envío

29/4/11

SUPLEMENTO DEL
ANEXO 9 — FACILITACIÓN
(Duodécima edición)

1. El Suplemento adjunto reemplaza y anula todos los anteriores Suplementos del Anexo 9 y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 30 de diciembre de 2010 con respecto a todas las enmiendas, incluyendo la Enmienda 21.
 2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 9 (duodécima edición). Las diferencias adicionales que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL ANEXO 9 — DUODÉCIMA EDICIÓN

FACILITACIÓN

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados contratantes y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 9.

REGISTRO DE ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

ENMIENDAS DEL ANEXO 9, ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO POSTERIORMENTE A LA DUODÉCIMA EDICIÓN, PUBLICADA EN JULIO DE 2005

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>
20	20/11/2006	15/7/2007			
21	9/3/2009	19/11/2009			

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Estados contratantes que han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 9, duodécima edición, hasta e inclusive la Enmienda 21, o que han enviado comentarios respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Argelia	22/3/10; 24/10/10	1	29/4/11
Australia	25/8/09; 12/10/10	1-4	29/4/11
Bahamas	28/4/10	1	29/4/11
Benin	25/9/09	1	29/4/11
Brasil	4/8/10	1	29/4/11
Camerún	31/7/09	1	29/4/11
Canadá	15/10/09	1-3	29/4/11
China	22/10/09	1-2	29/4/11
China (RAE de Hong Kong)	13/10/09	1-2	29/4/11
China (RAE de Macao)	7/10/10	1	29/4/11
Cuba	28/10/09	1-2	29/4/11
Estados Unidos	9/12/09	1-2	29/4/11
Estonia	19/10/09	1	29/4/11
Francia	16/11/09	1-3	29/4/11
Grecia	15/11/10	1	29/4/11
Japón	14/10/09	1-3	29/4/11
Lituania	14/10/09	1-2	29/4/11
Madagascar	10/10/09	1	29/4/11
Mongolia	15/9/10	1	29/4/11
Nepal	27/7/10	1	29/4/11
Nueva Zelandia	30/10/09	1	29/4/11
Paraguay	22/10/09; 3/5/10	1	29/4/11
Perú	30/4/10	1	29/4/11
Polonia	19/10/09	1	29/4/11
Reino Unido	22/10/09	1-5	29/4/11
República Checa	10/10/09	1	29/4/11
Singapur	17/10/09	1-3	29/4/11
Suecia	6/10/09	1-2	29/4/11
Suiza	15/10/09	1	29/4/11
Tailandia	20/10/09	1-2	29/4/11
Venezuela	2/6/09	1	29/4/11

2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Alemania	22/10/09	Malasia	17/7/09
Austria	19/10/09	Pakistán	28/10/09
Bahrein	13/7/09	Rumania	16/10/09
Chile	8/10/09	Sudáfrica	16/10/09
Chipre	10/06/09	Sudán	16/10/09
Irlanda	23/10/10	Uruguay	22/10/09

3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información

Afganistán	El Salvador	Jamaica
Albania	Emiratos Árabes Unidos	Jordania
Andorra	Eritrea	Kazajstán
Angola	Eslovaquia	Kenya
Antigua y Barbuda	Eslovenia	Kirguistán
Arabia Saudita	España	Kiribati
Argentina	Etiopía	Kuwait
Armenia	Federación de Rusia	La ex República Yugoslava de Macedonia
Azerbaiyán	Fiji	Lesotho
Bangladesh	Filipinas	Letonia
Barbados	Finlandia	Líbano
Belarús	Gabón	Liberia
Bélgica	Gambia	Luxemburgo
Belice	Georgia	Malawi
Bhután	Ghana	Maldivas
Bolivia	Granada	Malí
Bosnia y Herzegovina	Guatemala	Malta
Botswana	Guinea	Marruecos
Brunei Darussalam	Guinea-Bissau	Mauricio
Bulgaria	Guinea Ecuatorial	Mauritania
Burkina Faso	Guyana	México
Burundi	Haití	Micronesia (Estados Federados de)
Cabo Verde	Honduras	Moldova
Camboya	Hungría	Mónaco
Chad	India	Montenegro
Colombia	Indonesia	Mozambique
Comoras	Irán (República Islámica del)	Myanmar
Congo	Iraq	Namibia
Costa Rica	Islandia	Nauru
Cote d'Ivoire	Islas Cook	Nicaragua
Croacia	Islas Marshall	Níger
Dinamarca	Islas Salomón	Nigeria
Djibouti	Israel	Noruega
Ecuador	Italia	Omán
Egipto	Jamahiriya Árabe Libia	

Países Bajos	Rwanda	Timor-Leste
Palau	Saint Kitts y Nevis	Togo
Panamá	Samoa	Tonga
Papua Nueva Guinea	San Marino	Trinidad y Tabago
Portugal	Santa Lucía	Túnez
Qatar	Santo Tomé y Príncipe	Turkmenistán
República Árabe Siria	San Vicente y las Granadinas	Turquía
República Centrafricana	Senegal	Ucrania
República de Corea	Serbia	Uganda
República Democrática del Congo	Seychelles	Uzbekistán
República Democrática Popular Lao	Sierra Leona	Vanuatu
República Dominicana	Somalia	Viet Nam
República Popular Democrática de Corea	Sri Lanka	Yemen
República Unida de Tanzania	Suriname	Zambia
	Swazilandia	Zimbabwe
	Tayikistán	

4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Capítulo 1		2.24	Australia
Definiciones	Australia	2.27	Australia
	Francia	2.28	Australia
1.5	China (RAE de Hong Kong)	2.30	Australia
Capítulo 2		2.32	Canadá
		2.34	Canadá
		2.36	Canadá
2.5	Japón		Estados Unidos
2.7	Tailandia	2.37	Canadá
	Estados Unidos	2.38	China (RAE de Hong Kong)
2.9	Estados Unidos	2.41	Suecia
2.10	China (RAE de Hong Kong)	2.43	Grecia
	Japón		Japón
	Reino Unido		República Checa
2.12	China (RAE de Hong Kong)		Suecia
	Grecia		Tailandia
	Japón	Capítulo 3	
	Reino Unido		
2.13	Canadá	3.4	Cuba
	China (RAE de Hong Kong)		Singapur
	Grecia	3.5	Japón
2.16	Polonia	3.6	Estados Unidos
2.19	Estados Unidos	3.9	Brasil
	Grecia		Japón
	Japón		Paraguay
	Reino Unido		Singapur
	Suecia		Suiza
2.21	Canadá		Venezuela

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.9.1	Madagascar		Francia
3.10	Argelia		Japón
	Bahamas		Reino Unido
	China (RAE de Hong Kong)	3.45	Canadá
	Nepal		Japón
3.10.1	Japón		Singapur
	Nepal	3.46	China
3.11	Brasil		Francia
	Japón		Singapur
3.12	República Checa	3.47	Brasil
3.14.1	Estados Unidos		Mongolia
3.15	República Checa		Suiza
3.17	Cuba		Venezuela
3.18	Tailandia	3.47.1	China (RAE de Hong Kong)
3.20	Cuba		Estados Unidos
3.21	Australia		Francia
	Francia		Lituania
	Japón		Paraguay
	Nueva Zelandia		Reino Unido
	Singapur	3.47.2	China (RAE de Hong Kong)
3.23	Canadá		Estados Unidos
	Francia		Lituania
	Japón		Paraguay
	República Checa	3.47.3	Estados Unidos
3.24	Canadá		Lituania
	China (RAE de Hong Kong)		Paraguay
	Cuba	3.47.4	Estados Unidos
	Francia		Lituania
	Japón		Paraguay
	Singapur	3.47.5	China (RAE de Hong Kong)
3.25	Japón		Estados Unidos
	Singapur		Lituania
3.26	Australia		Paraguay
	Japón	3.47.6	Francia
	Nueva Zelandia		Reino Unido
	Reino Unido		Tailandia
	Singapur	3.47.7	China
	Tailandia		Tailandia
3.27	Australia	3.49	Canadá
	China (RAE de Hong Kong)		Estados Unidos
	Japón		Singapur
3.29	Japón	3.50	Canadá
	Reino Unido		Nueva Zelandia
	Tailandia		Perú
3.32	Suiza	3.52	Reino Unido
3.38	Reino Unido		Singapur
3.42	Singapur		Tailandia
3.43	Canadá	3.53	Singapur
3.44	Canadá	3.54	Singapur

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.58	Australia Francia		Estados Unidos Tailandia
3.59	Canadá	3.75	Japón
3.60	Reino Unido Singapur	3.76	Reino Unido Australia
3.61	Canadá		China
3.67	Australia Perú Reino Unido República Checa Suecia		Estados Unidos Japón Reino Unido
3.68	Benín China (RAE de Hong Kong) Cuba Madagascar Paraguay Reino Unido Tailandia	Capítulo 4	
3.68.1	Reino Unido	4.2	Canadá Reino Unido Suecia
3.69.1	Australia	4.3	Reino Unido Suecia
3.70	Mongolia Venezuela	4.5	Lituania
3.71	Australia China China (RAE de Hong Kong) Estados Unidos Francia Japón Nueva Zelandia Perú Reino Unido Singapur Suiza	4.8	China (RAE de Hong Kong)
3.71.1	Australia China Estados Unidos Francia Japón Suiza Tailandia	4.12	Canadá
3.71.2	Francia	4.13	Canadá Cuba Estados Unidos Reino Unido Suecia
3.72	Estados Unidos Reino Unido	4.20	Cuba Reino Unido Suecia
3.73	China Estados Unidos Japón Lituania Reino Unido	4.21	Japón
3.74	Australia	4.22	Reino Unido Suecia
		4.24	Lituania Reino Unido República Checa Suecia
		4.26	República Checa
		4.27	China (RAE de Hong Kong) Cuba Reino Unido Suecia
		4.29	Reino Unido Suecia
		4.30	Reino Unido Suecia
		4.31	Nueva Zelandia Suecia
		4.33	China (RAE de Hong Kong) Perú
		4.34	Estados Unidos

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
4.35	Reino Unido Suecia China (RAE de Hong Kong) Nueva Zelandia		Perú Polonia Reino Unido Singapur Suiza
4.36	China (RAE de Hong Kong)		Tailandia
4.37	China (RAE de Hong Kong) Suecia	5.11	China (RAE de Hong Kong) Reino Unido
4.38	China (RAE de Hong Kong)	5.11.1	Reino Unido
4.39	Canadá China (RAE de Hong Kong) Nueva Zelandia	5.12	Cuba
4.40	China (RAE de Hong Kong)	5.13	Francia
4.41	Brasil China (RAE de Hong Kong) Japón	5.14	Australia Canadá China China (RAE de Hong Kong)
4.42	China (RAE de Hong Kong) Nueva Zelandia		Francia Perú
4.43	China (RAE de Hong Kong) Suecia		Reino Unido Tailandia
4.49	China (RAE de Hong Kong)	5.15	Estados Unidos
4.54	Paraguay	5.17	Singapur
4.55	Lituania Paraguay	5.18	China Japón
4.56	Paraguay		Singapur Tailandia
Capítulo 5		5.19	China China (RAE de Hong Kong) Francia Japón
5.3	China (RAE de Hong Kong) Francia Singapur	5.21	Japón
5.4	Canadá Reino Unido Singapur	5.22	Cuba
5.5	Australia Francia	5.23	Singapur
5.6	Australia Cuba Francia	5.26	China
5.7	Francia Singapur	5.27	Reino Unido Singapur
5.8	China (RAE de Hong Kong)		China (RAE de Hong Kong)
5.9	Francia Japón		Reino Unido Singapur
5.9.1	Canadá China Cuba Estados Unidos Francia Japón	5.29	Cuba Singapur
		Capítulo 6	
		6.1	Australia Lituania Paraguay
		6.13	Benin
		6.1.4	Paraguay

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
6.2	Estonia	8.15.1	Australia
6.4	Paraguay	8.16	Australia
6.5	Paraguay		Polonia
6.7	China		Venezuela
6.7.1		8.17	Australia
6.8	Paraguay		Camerún
6.10	Paraguay		Lituania
6.15	Paraguay		Polonia
6.17	China		Suecia
6.18	Lituania		Suiza
6.30	Paraguay	8.18	Camerún
6.35	Paraguay		Lituania
6.36	Francia		Polonia
6.39	Estonia		Suecia
6.40	Estonia		Suiza
6.41	China (RAE Macao)	8.18.1	Camerún
	Francia		Lituania
6.42	Reino Unido		Suiza
6.43	China	8.19	Australia
	Japón		Camerún
	Lituania		Lituania
			Polonia
Capítulo 8			Reino Unido
		8.20	Camerún
8.1	Canadá		Lituania
8.3	Canadá		Reino Unido
8.3.1	Japón	8.21	Camerún
8.3.2	Japón		Lituania
8.4	Canadá		Reino Unido
8.15	Australia	8.39	Estados Unidos
	Japón		
	Nueva Zelandia		

CAPÍTULO 3

- 3.10 El Gobierno de Argelia indica que los pasaportes que no son de lectura mecánica existentes continuarán expidiéndose hasta el 24 de noviembre de 2011. No obstante, tales pasaportes expirarán no más allá del 24 de noviembre de 2015, como lo prescribe la Norma 3.10.1. Además, durante el segundo trimestre de 2011 entrarán en funcionamiento procedimientos para la expedición de pasaportes biométricos (pasaportes-e).
-

CAPÍTULO 1

Definiciones: *Inicio del viaje:* Australia cuenta con arreglos mediante los cuales los pasajeros en tránsito pueden subir a un vuelo interior a fin de abordar un vuelo internacional que sale de Australia. Dichos pasajeros continúan formando parte de la definición de pasajeros en tránsito directo y no debe considerarse que los mismos han iniciado su viaje en Australia.

Persona deportada: De acuerdo con la Ley de migraciones de Australia, persona “deportada” significa una persona con respecto a la cual se encuentra en vigor una orden de deportación. Las órdenes de deportación se entregan a personas, pero únicamente a personas que hayan entrado a Australia legalmente como residentes permanentes. De acuerdo con la legislación australiana, a las personas que entran a Australia ilegalmente, no puede entregárseles una orden de “deportación”.

Orden de retiro: La orden de retiro no se define específicamente en la legislación australiana sobre migraciones. No obstante, como práctica administrativa se avisa al explotador antes del retiro de una persona.

CAPÍTULO 2

2.24 Las opciones para desinsectación proporcionadas por Australia se ajustan a las recomendaciones de la OMS. Australia también considera que la desinsectación previa al embarque es eficaz y la ofrece como opción adicional.

2.27 El contenido y la forma de los certificados de desinsectación requeridos por Australia son distintos a los establecidos en la disposición 2.27.

2.28 El contenido y la forma de los certificados de desinsectación exigidos por Australia son distintos a los establecidos en la disposición 2.27.

2.30 Si lo considera necesario el Servicio de cuarentena e inspección de Australia, la totalidad o parte de la aeronave y de su contenido pueden ser sometidos a desinfección o desinsectación después del aterrizaje de la aeronave en el primer aeropuerto de llegada en Australia.

CAPÍTULO 3

3.21* Los “permisos de residente permanentes” no figuran en la legislación australiana sobre migraciones. En vez de ello, los residentes permanentes de Australia son titulares de visados permanentes. Australia cumple el Método recomendado 3.21 dado que sus titulares de visados permanentes pueden ingresar y reingresar a Australia por cinco años a partir de la fecha en que se expidió el visado sin necesidad de obtener un nuevo visado de reingreso. La legislación australiana sobre migraciones es más exigente que el Método recomendado 3.21 dado que exige que los titulares de visados de residente permanente, que no han obtenido la ciudadanía australiana durante este período inicial de cinco años, soliciten un visado de reingreso permanente apropiado si abandonan Australia y desean reingresar a dicho país.

3.26* Australia exige que todos los viajeros completen una tarjeta de embarque y desembarque para cada llegada y salida. Estas tarjetas de pasajeros no solicitan información de identidad que ya no se haya presentado en los documentos de identidad del viajero.

* Método recomendado

- 3.27 El contenido y la forma de las tarjetas de embarque y desembarque de Australia son distintos a los del Apéndice 5.
- 3.58 Australia cumple la Norma 3.58 (dado que proporciona arreglos de tránsito directo para las tripulaciones, los pasajeros y sus equipajes cuando las instalaciones aeroportuarias lo permiten). No obstante, la legislación de Australia en materia de migraciones es más exigente que esta norma dado que limita el tiempo que determinados viajeros pueden permanecer en las instalaciones de tránsito (es decir, hasta ocho horas).
- 3.67 Australia no da facilidades para la obtención del certificado de miembro de la tripulación, pero proporciona medios alternativos para la identificación y facilitación de los miembros de las tripulaciones (es decir, el régimen de autoridad de viajes de tripulación) a través de las fronteras de Australia. El régimen CTC australiano es un sistema electrónico que facilita y agiliza el registro de miembros de las tripulaciones.
- 3.69.1* Australia no proporciona instalaciones para certificados de miembros de tripulación, pero proporciona medios alternativos para la identificación y facilitación fluidas de los miembros de las tripulaciones (es decir, el régimen de autoridad de viajes de tripulación) a través de las fronteras de Australia. El régimen CTC australiano es un sistema de registro electrónico que almacena información en una base de datos segura.
- 3.71 Australia no acepta certificados de miembro de la tripulación, pero proporciona medios alternativos para la identificación y facilitación fluidas de las tripulaciones a través de las fronteras de Australia. En la práctica, los regímenes de autoridad de viajes de tripulación (CTA) y visado de finalidad especial (SPV) funcionan en forma similar a los sistemas de ingreso sin visado.
- 3.71.1* Australia no acepta certificados de miembro de la tripulación, pero proporciona medios alternativos para la identificación y facilitación fluidas de las tripulaciones a través de las fronteras de Australia. En la práctica, los regímenes de autoridad de viajes de tripulación (CTA) y visado de finalidad especial (SPV) funcionan en forma similar a los sistemas de ingreso sin visado.
- 3.74* Australia no expide certificados de inspector de seguridad operacional de la aviación civil en el formato que figura en el Apéndice 8. Los inspectores australianos de seguridad operacional en la aviación reciben documentos de identificación que no contienen información sobre fecha de nacimiento, sexo o nacionalidad.
- 3.76* Los “inspectores de seguridad operacional de la aviación” se definen como “inspectores de seguridad operacional de línea aérea” en la *Ley de migración de 1958* australiana. Por las razones indicadas en 3.71, el Gobierno Australiano no extiende privilegios con ausencia de visado a los inspectores de seguridad operacional de línea aérea, pero proporcionan medios alternativos para su identificación y facilitación fluida a través de las fronteras de Australia. Los inspectores de seguridad operacional de línea aérea pueden utilizar los regímenes de autoridad de viaje de tripulación (CTA) y de visado de finalidad especial (SPA) de Australia, que en la práctica funcionan en forma similar a otros sistemas de ingreso libres de visado.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

- 5.5 La referencia a la “orden de retiro” no guarda relación alguna con el proceso de retirar a la persona de Australia ya que la legislación australiana no lo exige. Sin embargo, como cuestión de práctica administrativa, se entrega al explotador un aviso antes de proceder al retiro de la persona.
- 5.6
- 5.14 Como asunto de política, los transportistas que no cumplen con la sección 229 o la sección 230 de la *Ley de migración de 1958* australiana reciben un aviso de transgresión para cada persona traída a Australia en contravención de estas secciones. No obstante, este aviso de transgresión puede retirarse si una de las razones de expedir el mismo está abarcada por la sección 229 (5). La obligación jurídica en relación con los asuntos de la subsección (5) o (5A) recae en el demandado.

CAPÍTULO 6

- 6.1 El Gobierno australiano asegura que se establecen arreglos apropiados en los aeropuertos arrendados por la Mancomunidad australiana mediante: a) los Planes generales de aeropuerto y los Planes de obras mayores que deben ser aprobados por el Gobierno australiano en el marco de la *Ley de aeropuertos de 1996*; b) el precio, rendimiento financiero y vigilancia de la calidad de servicio, en el marco de la legislación pertinente de la mancomunidad, en cinco aeropuertos internacionales principales de Australia: Adelaide, Brisbane, Melbourne (Tullamarine), Perth y Sydney (Kingsford-Smith); y c) otras medidas tales como la Guía para explotadores de aeropuertos internacionales.

CAPÍTULO 8

- 8.15 El control de tránsito aéreo no es el primer punto de contacto en los aeropuertos australianos para la notificación de la sospecha de una enfermedad transmisible. La actual práctica australiana consiste en que el piloto al mando de una aeronave informe acerca de la sospecha de enfermedad transmisible a su personal en tierra, el que a su vez informa de ello al Servicio australiano de cuarentena e inspección (AQIS). Seguidamente el agente de la línea aérea y el AQIS facilitarán el suministro de todo el personal y los equipos médicos especiales que sean necesarios para la gestión de los riesgos relacionados con la salud pública a la llegada.
- 8.15.1* La actual tarjeta australiana de declaración de salud contiene dos preguntas acerca de la salud, relativas a la gripe aviar, e información de contacto para el período de estadía de la persona en Australia, así como información de contacto de emergencia. La tarjeta para localizar a los pasajeros no contiene preguntas relacionadas con la salud, pero contiene la información de contacto que se proporciona en la tarjeta de declaración de salud.
- Australia continuará empleando la tarjeta de declaración de salud como medio para obtener la información de contacto para poder comunicarse con las personas que podrían haber estado expuestas a una enfermedad transmisible. En futuros perfeccionamientos de la tarjeta de declaración de salud se tomarán en consideración los componentes de la tarjeta para localizar a los pasajeros.

* Método recomendado

- 8.16 Las iniciativas sanitarias australianas actuales, tales como el Plan australiano de gestión sanitaria para la influenza pandémica (AHMPPI) y el FLUBORDERPLAN, cumplen con el requisito de la OACI relativos a un plan nacional de aviación. Si bien estos planes se concentran en la gestión de la influenza pandémica, los procesos se aplican igualmente a la gestión de otras enfermedades transmisibles.
- 8.17 Australia ha establecido un Comité nacional de facilitación de pasajeros que coordina actividades de facilitación de los órganos pertinentes del Gobierno australiano.
- 8.19 Australia ha establecido un Comité nacional de facilitación de la tramitación de pasajeros que coordina actividades de facilitación con los órganos pertinentes del Gobierno australiano. Además, Australia ha establecido un Comité nacional de tramitación de pasajeros que coordina la totalidad de las aprobaciones gubernamentales de vuelos internacionales no regulares.
-

CAPÍTULO 3

3.10 El Gobierno de la Mancomunidad de las Bahamas desea informar que aunque expide pasaportes electrónicos que tienen una zona de lectura mecánica, actualmente no está en condiciones de cumplir plenamente con la Norma 3.10 del Anexo 9 con respecto a sus oficinas expendedoras en Beijing (Embajada de las Bahamas, Beijing) y Londres (Alta Comisión de las Bahamas, Londres).

La fecha en que probablemente se cumpla con la norma, con respecto a sus oficinas en Beijing y Londres, es 30 de septiembre de 2010.

CAPÍTULO 3

3.68 Actualmente, los certificados de miembros de la tripulación siguen siendo en papel con información y los sellos de validez existentes.

CAPÍTULO 6

6.1.3 No existen servicios de cuarentena en el Aeropuerto Internacional Cardinal Bernardin Gantin de Cadjèhoun.

CAPÍTULO 3

- 3.9* Brasil no ha incorporado aún datos biométricos en sus pasaportes, visados u otros documentos de viaje oficiales.
- 3.11* El documento de entidad brasileño, que es válido para viajar a los países del Mercosur, es objeto actualmente de lectura mecánica.
- 3.47* La reglamentación brasileña comprende el establecimiento de normas para el suministro de información para uso de las líneas aéreas en la prevención y represión de actos de interferencia ilícita. No obstante, todavía no se han establecido normas para implantar un sistema de información anticipada sobre los pasajeros.

CAPÍTULO 4

- 4.41 La reglamentación brasileña comprende procedimientos simplificados para el levante o despacho de repuestos y suministros de a bordo. No obstante, no existen procedimientos simplificados para el despacho del equipo terrestre de seguridad.

* Método recomendado

CAPÍTULO 8

- 8.17 Camerún todavía no ha establecido un programa nacional de facilitación al transporte aéreo. Dicho programa se está elaborando en la actualidad.
- 8.18 Dado que Camerún todavía no ha implantado la Norma 8.17, no puede aplicarse la Norma 8.18; no obstante, se tendrá en cuenta en el programa que se está elaborando.
- 8.18.1* Camerún utiliza actualmente el Apéndice 11 para el próximo establecimiento de su programa nacional de facilitación del transporte aéreo que está elaborándose.
- 8.19 Camerún todavía no ha establecido un Comité nacional de facilitación del transporte aéreo ni Comités de facilitación de aeropuerto. No obstante, ya se han elaborado los proyectos de texto pertinentes que se han presentado para aprobación y firma de la jerarquía.
- 8.20* Camerún todavía no ha implantado las Normas 8.17 y 8.19, no puede aplicarse el Método recomendado 8.20. No obstante, ello será tenido en cuenta en los programas que se están elaborando.
- 8.21* Camerún está utilizando el Apéndice 12 para el próximo establecimiento del Comité nacional de facilitación del transporte aéreo y los Comités de facilitación de aeropuerto.
- Camerún tiene la intención de hacer todo lo posible para cumplir con el Anexo 9, incluyendo la Enmienda 21, a partir del 31 de diciembre de 2012.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.13 La reglamentación aduanera del Canadá exige que todos los transportistas aéreos notifiquen la carga ya sea en la carta de porte aéreo de formato normalizado de la IATA o en un documento oficial para control nacional aduanero de la carga.
- 2.21 Pueden aplicarse sanciones si se encuentra cualquier error en tales documentos. Los detalles relativos al suministro de información se encuentran en la Ley de Aduanas.
- 2.32 Los explotadores de vuelos comerciales no regulares (chárteres) deben notificar o tratar de obtener una autorización previa del organismo de transporte canadiense. También debe obtenerse una autorización de vuelo de Transport Canada.
- 2.34 Es responsabilidad del transportista aéreo proporcionar a los organismos de inspección de fronteras un aviso del aterrizaje previsto.
- 2.36 Una tasa de \$100 CAN es pagadera cuando un explotador presenta la solicitud requerida para convalidar la autorización de vuelo.
- 2.37* El Canadá exige también notificación de mercancías peligrosas y productos agrícolas cuando se solicita una autorización de vuelo. En el caso de una aeronave de Estado extranjera, el Ministro de transporte puede solicitar un ejemplar de las especificaciones para operaciones equivalentes expedida por la autoridad normativa y cualquier otro documento que el ministro juzgue necesario para asegurarse de que la operación prevista se realiza en condiciones de seguridad.

CAPÍTULO 3

- 3.23* El Canadá se reserva el derecho de exigir que los solicitantes de un visado de visitante se presenten a un consulado canadiense para una entrevista.
- 3.24 Pueden expedirse visados de entrada única a algunos visitantes con una validez de menos de seis meses.
- 3.43 En el Canadá se exige que el explotador de aeronaves esté presente y custodie los pasajeros y miembros de la tripulación que desembarcan hasta que haya finalizado la verificación.
- 3.44*
- 3.45 El Canadá puede exigir a un explotador que transporte a un miembro de la tripulación del Canadá aun cuando el miembro de la tripulación haya sido admitido legalmente.
- 3.49 Se autoriza a la mayoría de los pasajeros la entrada al Canadá después de ser examinados una sola vez. Algunos pasajeros serán examinados una segunda vez por inmigración, en cuyo caso se les exigirá que presenten de nuevo sus documentos de identificación. El Canadá se reserva el derecho de examinar los documentos de identidad en cualquier momento después de la llegada hasta que el pasajero abandone el aeropuerto.
- 3.50 La Agencia de servicios fronterizos del Canadá exige una declaración escrita de cualesquiera artículos adquiridos en el extranjero o comprados en una tienda libre de impuestos canadiense que estén incluidos en el equipaje, estén o no sometidos al pago de derechos o sean o no artículos restringidos.

* Método recomendado

- 3.59 El Canadá permite el tránsito de personas sin visado solamente cuando el transportista haya concertado un Memorando de acuerdo (MOU) con el Departamento de ciudadanía e inmigración para permitir el tránsito por el Canadá de ciudadanos extranjeros de determinados países. Si no existe ningún MOU, los pasajeros de países respecto a los cuales se requiere un visado han de obtener ese visado para poder efectuar el tránsito por el Canadá. Una excepción son las paradas para reabastecimiento de combustible a reserva del cumplimiento de determinadas condiciones. No se cobran derechos por los visados de tránsito.
- 3.61 Si en el equipaje extraviado se incluyen bultos que hubieran sido entregados al propietario y no notificados a aduanas por parte del transportista aéreo, la legislación nacional del Canadá prevé que se evalúe si han de imponerse sanciones en tales casos.

CAPÍTULO 4

- 4.2* Aunque la reglamentación correspondiente al transporte por vía aérea es la misma que para el transporte de superficie, los procedimientos pueden diferir. Como ejemplo, la carga aérea transportada exclusivamente por vía aérea puede ser notificada a la aduana en el aeropuerto de destino final. La carga cubierta por una carta de porte aéreo pero transportada en camiones a través de la frontera puede ser notificada a la aduana en el cruce de la frontera antes de que pueda transportarse al aeropuerto de destino.
- 4.12 La reglamentación de la Agencia de servicios fronterizos del Canadá exige que el propietario o la persona a cargo del transporte envíe por adelantado información, sobre el transporte y la carga, que contenga datos adicionales al manifiesto de carga y una carta de porte aéreo de la IATA. Los detalles relativos a la información anticipada exigida con anterioridad a la llegada al Canadá, y los correspondientes modos y períodos de tiempo prescritos están contenidos en la notificación sobre Reglamentación de mercancías importadas (Reporting of Imported Goods Regulations) de la Agencia de servicios fronterizos del Canadá.
- 4.13 De acuerdo con la legislación de la Agencia de servicios fronterizos del Canadá, la obligación de asegurar que se cumplen los requisitos relativos a información anticipada sobre el transporte y la carga recae en el propietario o la persona a cargo del transporte, en el marco de la iniciativa de información comercial anticipada, y es posible que se haga responsable, se multe o se sancione al propietario o a la persona a cargo del transporte, por inexactitudes u omisiones de los hechos que figuran en tal suministro de información, aun cuando éstos no sean los declarantes propiamente dichos.
- 4.39* La maquinaria y equipo importados al Canadá para uso exclusivo de prestar servicios a aeronaves matriculadas en un país extranjero cuando están en aeropuertos internacionales del Canadá están libres del pago de impuestos a condición de que el país extranjero en el que esté matriculada la aeronave conceda un privilegio similar a aeronaves matriculadas en el Canadá. El impuesto de bienes y servicios es pagadero en función del valor del equipo.

CAPÍTULO 5

- 5.4* El plazo para que el explotador de aeronaves retire a una persona que ha sido considerada no admisible se prescribe en virtud de la legislación canadiense.

* Método recomendado

- 5.9.1 La legislación canadiense considera responsable al explotador de la aeronave en cuanto a los costos relativos al cuidado médico de las personas no admisibles, independientemente de la razón de su inadmisibilidad, desde un momento de llegada hasta que el explotador de la aeronave las retira de Canadá.
- 5.14 Se fijará un derecho administrativo con respecto a cada pasajero que no esté documentado apropiadamente.

CAPÍTULO 8

- 8.1* En virtud de la legislación canadiense, se requiere que los explotadores satisfagan los requisitos de seguridad financiera específicos que corresponden a diversos estatutos. Puesto que estos requisitos son diversos, no se considera práctico estar en posesión de una sola fianza que cubra las responsabilidades financieras del explotador.
- 8.3 El Canadá ha otorgado exenciones de visado y autorización de empleo a representantes reconocidos y a sus asesores que participen en las investigaciones de accidentes o incidentes. Sin embargo, el recobro y la reparación han sido excluidas de estas exenciones.
- 8.4 En la legislación nacional se prevé la importación temporal de artículos destinados a una operación de búsqueda o salvamento. Sin embargo, no hay ninguna disposición por la que se permitiría la entrada libre de derechos o impuestos de los artículos mencionados para los aspectos de investigación de accidentes, reparación o recobro. Los artículos en este caso estarían sometidos a las disposiciones de las leyes aduaneras de tarifas e impuestos de importación.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.46 Los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados así como los documentos de viaje de una persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje constituyen pruebas importantes para el procesamiento penal de los casos pertinentes y el castigo de los transgresores. Tales documentos deben conservarse en archivo durante un cierto período de tiempo y no pueden devolverse inmediatamente.
- 3.47.7 Esta disposición no estipula la oportunidad, integridad y exactitud de los datos de pasajeros transmitidos en forma electrónica por anticipado. En China, sólo cuando dichos datos satisfacen los requisitos de oportunidad, integridad y exactitud, no exigiremos un manifiesto de pasajeros impreso en papel.
- 3.71, 3.71.1*,
3.73*, 3.76*
- 1) Excepto por el personal pertinente de países que han concertado un acuerdo mutuo de exención de visado con China o a quienes China ha otorgado unilateralmente permiso de ingreso sin visado a su personal pertinente, los miembros de las tripulaciones y los inspectores de seguridad operacional de la aviación de todos los otros países deben obtener un visado antes de ingresar a China.
- 2) Los miembros de tripulaciones extranjeros a quienes se ha otorgado el ingreso sin visado a China por acuerdo deben tener en su posesión un pasaporte válido u otros documentos de viaje válidos en vez de pasaportes, además de un CMT.

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 La legislación china establece que todos los costos de las personas no admisibles en cuanto a permanencia y salida serán sufragados por el explotador de la aeronave que transporta dichas personas.
- 5.14 El Artículo 36 del Reglamento de la República Popular China sobre control e inspección fronterizas estipula que “las personas responsables que utilizan un medio de transporte para transportar personas a las que no se permite ingresar o abandonar el país, ingresar o sacar de contrabando personas o transportar personas en llegada o salida que no cuenten con documentos de viaje válidos serán penalizadas con una multa cuyo valor no será inferior a 5 000 Yuan RMB ni superior a 10 000 Yuan RMB por persona transportada”. Sobre la base de lo anterior, China puede multar a los explotadores de aeronave que han transportado personas con documentación no adecuada hacia o desde el país y determinará la cuantía exacta de la multa que ha de imponerse, con arreglo a las circunstancias mitigantes o agravantes dentro del margen permitido por la ley.
- 5.18 El término “todas” es muy amplio. El Gobierno chino asume los costos del retiro de los deportados sólo cuando el deportado en cuestión no puede sufragar dichos costos, o la embajada o consulado de su país no se hace cargo de los costos o no existe tal embajada o consulado en China.
- 5.19 b) No existe un mecanismo de evaluación de riesgos instituido en China. Una vez estudiado y establecido un mecanismo relacionado con el retiro de deportados, proporcionaremos la información pertinente a los explotadores de aeronaves.
- 5.26 Normalmente, China estudia y expide un documento de viaje en un lapso de 30 días, pero en circunstancias especiales este período puede prolongarse a más de 30 días.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.7* Los explotadores aeroportuarios, explotadores de aeronaves y autoridades públicas intercambian información operacional pertinente cuando dicho intercambio no perjudica los intereses de las partes en cuestión.
- 6.17* Con arreglo a las disposiciones sobre procedimientos de la Oficina de Aduanas para tratar casos de penalidades administrativas, de la República Popular China, los registros físicos por el personal de seguridad deben realizarse por dos agentes del mismo sexo que los pasajeros registrados.
- 6.43* Este método recomendado se refiere a aspectos de carácter policial del control fronterizo y no tiene una base jurídica correspondiente en las leyes y reglamentos actuales de China. Por consiguiente, no se aplica en China.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

- 1.5 No se dispone del depósito de datos antes de la llegada para el despacho de pasajeros, puesto que todavía no se ha adoptado en China (RAE de Hong Kong) el sistema de información anticipada de los pasajeros.

CAPÍTULO 2

- 2.10 Se exige normalmente que a la llegada e inmediatamente antes de la salida de la aeronave, se presente una declaración general en la que figuren los nombres, nacionalidades y puestos de los miembros de la tripulación y el número total de pasajeros.
- 2.12 Se requiere información sobre los nombres, nacionalidades y puestos de los miembros de la tripulación
- 2.13 Se prescriben requisitos de notificación de la carga aérea, en virtud de la legislación local, en la cual no se prevé ninguna de las opciones propuestas.
- 2.38 Se exige también la siguiente documentación para aeronaves que hagan escala con fines no comerciales: 1) nombre del agente de manipulación de la carga; 2) certificado de ruido de la aeronave que haya de realizar el vuelo; 3) certificado de póliza de seguros o documento equivalente.

CAPÍTULO 3

- 3.10 El actual Seaman's Identity Book (documento de identidad de navegante) (SIB) no es un documento de lectura mecánica.
- 3.24 Los visados son normalmente válidos por un período no superior a tres meses a partir de la fecha de expedición.
- 3.27 No se ha adoptado el formato del Apéndice 5. Las tarjetas en uso son de tamaño y formato distintos e incluyen otra información relativa a la dirección en Hong Kong y la firma. Se exige la información para fines de control de inmigración.
- 3.47.1, 3.47.2
3.47.5 El Sistema de información anticipada sobre pasajeros (API) es un sistema piloto que se está implantando en China (RAE de Hong Kong) y en el que participan algunas líneas aéreas con carácter voluntario. La PAXLST es diferente de las especificaciones.
- 3.68 Los certificados de miembros de la tripulación no son de lectura mecánica.
- 3.71 Se exige que los miembros de la tripulación que sean nacionales de países que requieran visado estén en posesión de un visado de entrada a China (RAE de Hong Kong) a no ser que hayan sido exentos.

CAPÍTULO 4

- 4.8 En general, no es aplicable para Hong Kong que es un puerto franco y no hay “zonas francas”. Sin embargo, se dispone de depósitos explotados por los explotadores de terminales de carga aérea para el almacenamiento temporal de unos pocos artículos que son sujetos a impuestos específicos.
- 4.27 No es aplicable a Hong Kong que es un puerto franco. El impuesto solamente es pagadero para cuatro tipos de artículos sometidos al pago de aranceles, según lo estipulado por la Ordenanza de artículos sometidos a aranceles, a saber, bebidas alcohólicas, tabaco, petróleo de hidrocarburos y alcohol metílico.
- 4.33 En caso de que hayan de reexpedirse a su destino correcto, la carga y el equipaje no acompañado o suministros, también estarán sometidos a las leyes y reglamentación de Hong Kong relativas al control de artículos prohibidos, además de los otros requisitos correspondientes a esta norma.
- 4.35, 4.36,
4.37*, 4.38*,
4.39*, 4.40,
4.41, 4.42, 4.43* No es aplicable a Hong Kong que es un puerto franco. El impuesto solamente es pagadero para cuatro tipos de artículos sometidos al pago de aranceles, según lo estipulado por la Ordenanza de artículos sometidos a aranceles, a saber, bebidas alcohólicas, tabaco, petróleo de hidrocarburos y alcohol metílico.
- 4.49 La carga en paletas o contenedores en Hong Kong puede despacharse, si así se solicita en aduanas, en un plazo de 80 minutos. En tales circunstancias, no sería razonable ni sería eficaz preparar otros arreglos para el almacenamiento o el despacho o el examen de contenedores, paletas y carga en lugares fuera del aeropuerto.

CAPÍTULO 5

- 5.3 En la actualidad la legislación prevé que las personas consideradas no admisibles en Hong Kong sean retiradas al último puerto de embarque o país de origen, o lugar de nacionalidad de la persona deportada.
- 5.8 Los oficiales gubernamentales normalmente no proporcionan escoltas.
- 5.11 La legislación dispone ahora el retiro de toda persona que se considere inadmisibile en Hong Kong al punto donde inició su viaje o al país de la nacionalidad de la persona deportada.
- 5.14 Podría imponerse una multa al propietario de la aeronave y a su agente si un pasajero no posee un documento de viaje válido. Se puede eximir de la multa si hay pruebas que sugieren que esto no fue causado por negligencia del transportista.
- 5.19 Antes de la ejecución de la Orden de deportación se informa a los explotadores el nombre de la persona deportada y los arreglos de viaje.
- 5.27 El mecanismo existente de producción de documentos de viaje requiere que el solicitante presente un formulario de solicitud con la firma adjunta.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.41 En MFM no se proporcionan servicios de primeros auxilios y todos los casos médicos se trasladan inmediatamente al hospital gubernamental mediante un sistema de respuesta de emergencia.
-

CAPÍTULO 3

- 3.4 Cuba extiende la validez de los documentos de lectura mecánica fijando una etiqueta adhesiva que no altera la parte de lectura mecánica del documento, para ajustar el texto pertinente.
- 3.17 Todos los ciudadanos cubanos residentes requieren un permiso para salir del país.
- 3.20 Cuando los nacionales residentes se consideran emigrantes, requieren autorización para ingresar al país.
- 3.24 Los visados para turistas son válidos por seis (6) meses. Otros tipos de visado son válidos por hasta noventa (90) días.
- 3.68 La Regulación Aeronáutica Cubana RAC-9 establece que el Estado tratará de expedir CMT en forma de tarjetas de lectura mecánica en 2010.

CAPÍTULO 4

- 4.13 La administración de aduanas estipula que es obligación del explotador de la aeronave asegurar que se satisfacen los requisitos de documentación y hace responsable al mismo por toda inexactitud u omisión de hechos que figuran en dicho documento.
- 4.20 La administración de aduanas exige una declaración de explotación de mercaderías y los documentos adicionales necesarios.
- 4.27 La legislación aduanera cubana comprende procedimientos simplificados, pero estos no se relacionan con el valor o tipo de las mercaderías en cuestión, ni tampoco con el nivel de autorización de las personas involucradas.

CAPÍTULO 5

- 5.6 El procedimiento cubano difiere fundamentalmente en el sentido de que se necesita más información en cuanto a las razones por las que se ordena el retiro de una persona.
- 5.9.1 En estos casos, todos los costos quedarán a cargo del demandado. Si el demandado se declara insolvente, las representaciones diplomáticas o consulares del Estado de la persona serán responsables de los costos de custodia y cuidado desde el momento en que dicha persona se considera no admisible hasta que se le entrega nuevamente al explotador de aeronaves para su retiro del Estado.
- 5.12 La legislación cubana sobre inmigración establece que todo pasajero que es declarado no admisible en un tercer país y que se encuentra en tránsito en nuestro territorio será devuelto a su país de origen. El mismo tratamiento se dará a cualquier persona que sea declarada no admisible al regreso a su país de origen.
- 5.22 La legislación cubana sobre inmigración establece que los nacionales que residen en el exterior (emigrantes) que han sido deportados de otro Estado no serán admitidos si el deportado no es debidamente procesado a través de canales diplomáticos. La admisión de otorgará a los titulares

de permisos de residencia en el extranjero y permisos de salida indefinidos. Los residentes cubanos que han abandonado el país por razones personales u oficiales serán autorizados a ingresar como deportados si se encuentran dentro del período autorizado para permanecer en el exterior.

- 5.29 La admisión de un emigrante cubano como repatriado se realizará y autorizará con arreglo a la legislación cubana sobre inmigración.
-

CAPÍTULO 2

- 2.7* Para fines de aduanas y protección fronteriza de los EUA, todos los documentos deberán presentarse en inglés.
- 2.9 Se exige legalmente el manifiesto presentado en forma electrónica para la carga que ingresa. Para la carga que sale, el servicio de aduanas y protección fronteriza de EUA exige actualmente un manifiesto, que normalmente tiene forma impresa.
- 2.19 Un manifiesto de carga se exige excepto para mercancías, equipaje y suministros que llegan desde o salen para un país extranjero en el mismo vuelo de escala. Además, todos los artículos a bordo que deben ser autorizados por el Secretario de Estado se indicarán en el manifiesto de carga. El correo de la compañía se incluirá en el manifiesto de carga.
- 2.36 c) Se cobrarán derechos por servicios proporcionados en relación con la llegada de aeronaves privadas (no comerciales).

CAPÍTULO 3

- 3.6 Los documentos como los visados con ciertos dispositivos de seguridad sirven como documentos de identidad.
- 3.14.1* Las tarifas para pasaportes de EUA superan el costo de las operaciones para su otorgamiento debido a que los costos de ciertos servicios de emergencia para ciudadanos estadounidenses en el exterior se han incluido en dichas tarifas.
- 3.47.1, 3.47.2, 3.47.3*, 3.47.4*, 3.47.5* El Departamento de Seguridad Interior tiene en cuenta las cargas operacionales y administrativas para los explotadores de aeronaves y, al formular sus requisitos API y en la medida posible, procura encarar dichas preocupaciones de la industria, pero en última instancia, las necesidades operacionales del Departamento para garantizar la seguridad de la frontera deben tomar precedencia.
- 3.49 Los funcionarios de los servicios federales de inspección de los EUA ven a los individuos más de una vez.
- 3.71, 3.71.1*, 3.72, 3.73*, 3.74*, 3.76* Se requieren pasaportes para los tripulantes que son ciudadanos de EUA. Para ingresar a los Estados Unidos se requieren pasaportes y visados para los tripulantes que no son ciudadanos de EUA (excepto canadienses y mexicanos) y para nacionales de otros países.

CAPÍTULO 4

- 4.13 El Servicio de Aduanas y Protección Fronteriza de EUA penaliza al transportista exportador por no notificar, o por notificar tardíamente, la información electrónica de exportación (EEI) y por la existencia de inexactitudes en las cartas de porte aéreo con respecto a la EEI.
- 4.34 EUA exige un permiso de transporte para mercaderías en depósito aduanero o de movimiento afianzado por manifiesto especial para este tipo de movimiento.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

5.9.1 El explotador puede ser tenido responsable por algunos costos de detención.

5.15* La sección 273 e) de la Ley sobre inmigración y nacionalidad permite la atenuación de las multas en ciertas circunstancias.

CAPÍTULO 8

8.39 Los visados se expiden por el Departamento de Estado y no se expiden en los puertos de ingreso.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.2 Esta norma no ha sido implantada plenamente en la legislación nacional.
- 6.39 Esta norma no ha sido implantada plenamente en la legislación nacional.
- 6.40 Esta norma no ha sido implantada plenamente en la legislación nacional.
-

CAPÍTULO 1

Definiciones:

Área de tránsito directo Los reglamentos Schengen proporcionan la opción de exigir a los nacionales de ciertos países la posesión de un visado de tránsito en aeropuerto (ATV). Con arreglo al Anexo VI, 2.1.3 del Reglamento del Parlamento y Consejo de Europa 562/2006/EC del 15 de marzo de 2006 que establece el código fronterizo Schengen, tales personas pueden ser sometidas a controles por las autoridades del área de tránsito, para verificar si cuentan con el ATV requerido.

CAPÍTULO 3

- 3.21* En el marco del Artículo 5(4)(a) del Reglamento 562/2006 de la EC del 15 de marzo de 2006, Francia puede expedir visados de reingreso a ciertas categorías de nacionales de terceros países que posean un permiso de residencia permanente legítimo.
- 3.23* Los reglamentos de Francia y Schengen exigen que el solicitante del visado comparezca en persona en la oficina expedidora.
- 3.24 Los reglamentos de Francia y Schengen no exigen que los visados de ingresos se expidan con un período de validez mínimo de seis meses a partir de la fecha de expedición.
- 3.44* Francia aplica esta recomendación cuando la responsabilidad de las autoridades públicas se entiende como de carácter administrativo o judicial, y no financiero.
- 3.46 Francia aplica esta norma excepto cuando los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados han sido incautados para determinados procedimientos, en particular en el caso de incautación judicial como se describe en el código de procedimientos penales.
- 3.47.1 Con arreglo a las disposiciones de la Directiva 2004/82/EC del Consejo de la UE del 29 de abril de 2004 relativa a la obligación de los transportistas de suministrar datos sobre los pasajeros, trasladada a la legislación nacional mediante la ley sobre contraterrorismo del 23 de enero de 2006 que contiene varias disposiciones sobre seguridad y control fronterizo en el marco del Artículo 7, Francia al igual que otros miembros de la Unión Europea debe, a pedido de las autoridades de control [de inmigración], exigir a los transportistas aéreos que proporcionen ciertos detalles sobre los pasajeros, que no figuran en la zona de lectura mecánica de los documentos de viaje.
- 3.47.6* Con arreglo a la mencionada Directiva Europea y ley nacional, Francia debe adoptar las medidas necesarias para imponer penalidades a los transportistas que no suministran datos o que suministran datos incorrectos o incompletos. No obstante, los exámenes se realizan caso por caso para tener en cuenta circunstancias especiales.
- 3.58 En el marco del mencionado código fronterizo Schengen (véase el párrafo 1), las tripulaciones, pasajeros y su equipaje pueden no estar sistemáticamente exentos de controles fronterizos cuando permanezcan temporalmente en el área de tránsito de los aeropuertos franceses.
- 3.71 En general, Francia aplica esta norma. No obstante, ajustándose a las disposiciones de la
3.71.1* Reglamentación 539/2001 de la Comunidad Europea del 15 de marzo de 2001, Francia se reserva

* Método recomendado

- 3.71.2* el derecho de mantener el requisito de visado para los miembros de tripulaciones que sean nacionales de un país que no sea signatario del Convenio de Chicago (véase el párrafo 1.2 de la información en la aplicación de dicho reglamento). Por lo que concierne a Francia, el certificado de miembro de la tripulación (CMT) es un documento de identidad profesional que no exige a su titular de presentar un documento de viaje.

CAPÍTULO 5

- 5.3 El procedimiento francés correspondiente no comprende la información escrita al explotador por sí mismo, aunque se ordene al explotador el retiro de una persona que se considera no admisible.
- 5.5 En Francia, la orden de retiro adopta la forma de una orden dirigida al explotador.
- 5.6 Las autoridades francesas no entregan normalmente una carta de envío al explotador. No obstante, en ciertos casos en que se entrega dicha carta, se la entrega al consulado del país del cual es nacional la persona no admisible, de modo que ésta pueda obtener un *laissez-passer* consular.
- 5.7 Las autoridades francesas no entregan normalmente una carta de envío al explotador. No obstante, en ciertos casos en que dicha carta se entrega, se la entrega al consulado del país del cual es nacional la persona no admisible, de modo que ésta pueda obtener un *laissez-passer* consular. Además, la devolución a Francia por otro Estado de una persona hallada no admisible con una carta de envío de las autoridades de ese Estado en el formato establecido en el Apéndice 9 a) del Anexo 9 del Convenio de Chicago, conjuntamente con una fotocopia del documento de viaje puede no ser aceptado por Francia por razones jurídicas. Cuando un nacional extranjero que no ha sido admitido se devuelve a Francia, el juez exigirá el documento de viaje original, como prueba, para iniciar el proceso. Si no se satisface ese requisito, no pueden tener lugar procedimientos judiciales y el inmigrante irregular no recibirá una penalización. No obstante, si un nacional extranjero es deportado a Francia en tránsito a otro Estado, entonces Francia reconoce la carta de envío.
- 5.9, 5.9.1 Por una parte, la Directiva 2001/51/EC del Consejo Europeo del 28 de junio de 2001 exige a los transportistas que asuman los costos de custodia y devolución de un nacional de un tercer país que no haya sido admitido y, por otra parte, la Legislación francesa (Artículo L 213-6 del código para inmigración extranjera y el derecho de asilo) establece que cuando se adopta la decisión de denegar el ingreso, el costo de la custodia del nacional extranjero durante el período de espera antes de su devolución será sufragado por la compañía de transporte que permitió desembarcar en el territorio francés al nacional extranjero, a partir del momento en que la persona ha sido hallada no admisible, incluyendo casos en que el individuo no puede ponerse a cuidado de la compañía de transporte inmediatamente después de la decisión de rechazar el ingreso, y cualquiera sea la razón de su no admisión.
- 5.13 Véase las Normas 5.5, 5.6 y 5.7.
- 5.14 La Legislación francesa (Artículo L 625-5 del código para inmigración extranjera y el derecho de asilo) permite imponer una multa a los transportistas que autorizan el desembarco de personas no admisibles, a menos que el transportista pueda probar que los documentos requeridos fueron presentados en el momento de embarcar y que la irregularidad de dichos documentos no era evidente, o a menos que el nacional extranjero sea admitido en Francia como solicitante de asilo. Para Francia, *precauciones adecuadas* significa, por ejemplo, el suministro y uso por la compañía

de transporte, en el punto de embarque del pasajero, de un dispositivo aprobado para digitalizar y transmitir documentos de viaje y visados a las autoridades francesas de control de inmigración (Artículo L 625-3 del código para inmigración extranjera y el derecho de asilo).

- 5.19 Francia aplica esta norma. No obstante, ciertas deportaciones urgentes pueden exigir la reducción del período de 24 horas.

CAPÍTULO 6

- 6.36* En no todos los aeropuertos que prestan servicio al tráfico internacional o cerca de los mismos existen servicios de vacunación. No obstante, existe un centro de vacunación contra la fiebre amarilla aprobado por el gobierno en cada área administrativa de los aeropuertos internacionales.
- 6.41 Sólo unos pocos aeropuertos que prestan servicios al tráfico internacional ofrecen instalaciones médicas permanentes. En la mayoría de los casos, se organiza el traslado a las instalaciones de urgencia más cercanas.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.12 El manifiesto de pasajeros se requiere para los vuelos no regulares de terceros países.
- 2.13 Se requiere un manifiesto de carga. La información relativa al carácter de las mercancías debe proporcionarse en el manifiesto de carga.
- 2.19 En todo momento debería ser posible la supervisión general de las fronteras. (Artículo 25, Código aduanero comunitario).
- 2.43* En los aeropuertos griegos que aceptan vuelos internacionales, los servicios de control fronterizo y despacho se realizan por los respectivos órganos públicos, es decir policía y personal de aduanas.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.5 No es preciso notificar los asuntos relacionados con la tripulación de vuelo.
- 2.10 Es preciso presentar una declaración general que incluye otros elementos además de los indicados en el Apéndice 1.
- 2.12 Es preciso notificar los asuntos relacionados con los pasajeros, lo cual incluye otros elementos además de los indicados en el Apéndice 2.
- 2.19 Es preciso notificar los asuntos relacionados con los pasajeros y los miembros de la tripulación.
- 2.43* Los exámenes de inmigración, aduanas y cuarentena son realizados por los organismos administrativos respectivos, incluso en aeropuertos en los que no son frecuentes las operaciones internacionales de la aviación general.

CAPÍTULO 3

- 3.5 Si se juzga necesario, pueden requerirse otros documentos además de los descritos en el Anexo 9.
- 3.9* El permiso de reingreso (libreta) y el documento de viaje para refugiados, emitidos por el Gobierno del Japón, no son susceptibles de lectura mecánica, y los datos biométricos no están incorporados en dichos documentos de viaje. Los datos biométricos no se incorporan en los visados.
- 3.10.1 Dado que el Gobierno del Japón no puede discontinuar la expedición de pasaportes que no son de lectura mecánica de validez de diez años antes del 20 de marzo de 2006, debido a la Ley de pasaportes japonesa y al limitado número de equipos de producción de DVLM asignados en las misiones en el extranjero, se prevé que aun después del 24 de noviembre de 2015 algunos pasaportes que no son de lectura mecánica continuarán siendo válidos hasta el 20 de marzo de 2016.
- 3.11* El permiso de reingreso (libreta) y el documento de viaje para refugiados, expedidos por el Gobierno del Japón no son susceptibles de lectura mecánica. Por lo que respecta a los visados, Japón está expidiendo los visados de lectura mecánica especificados en el Doc 9303, pero todavía existen otros tipos de visados que no son de lectura mecánica.
- 3.21* No se exige que los residentes permanentes obtengan un visado para reingresar al país cuando poseen un permiso de reingreso válido.
- 3.23* En la mayoría de las embajadas y consulados japoneses se aceptan solicitudes de visado por intermedio de agencias o agentes acreditados.
- 3.24 Los visados de visitantes temporales al Japón son válidos normalmente para un solo viaje comprendido en un período de tres meses.
- 3.25* En los visados japoneses que no son de lectura mecánica: a) se enumeran los rubros en un orden distinto; y b) la duración de la validez del visado se indica normalmente en meses.

* Método recomendado

- 3.26* Se exige que los visitantes presenten tarjetas de embarque/desembarque.
- 3.27 Los requisitos de información para las tarjetas de embarque/desembarque del Japón son distintos de los establecidos en el Apéndice 5.
- 3.29 No pueden distribuirse gratis todas las tarjetas de embarque/desembarque.
- 3.44* El explotador será responsable y estará obligado a la custodia y atención de pasajeros y tripulación hasta que se haya adoptado una decisión definitiva respecto a su admisibilidad al Japón.
- 3.45 En tales casos en los que el explotador haya transportado a un extranjero a sabiendas de que tal persona pudiera ser deportada, el explotador asumirá la responsabilidad del viaje de retorno del extranjero.
- 3.71 Puede otorgarse a los miembros de la tripulación un permiso de entrada temporal en los casos en que un miembro de la tripulación desee ingresar con la finalidad de trasladarse a otra aeronave, descansar, hacer compras u otros propósitos similares.
- 3.71.1* Puede otorgarse un permiso de entrada temporal a los miembros de la tripulación cuando estos deseen ingresar temporalmente con fines de trasladarse a otra aeronave, descansar, hacer compras u otros fines similares. En este caso, el tripulante debe poseer un pasaporte válido o una libreta de bolsillo de miembro de la tripulación válida.
- 3.73* El inspector de seguridad operacional de la aviación no se considera equivalente a miembro de la tripulación en el marco de las leyes y reglamentos de inmigración del Japón.
- 3.75* Además de un pasaporte válido, se requiere un visado válido.
- 3.76* El inspector de seguridad operacional de la aviación no se considera equivalente a miembro de la tripulación en el marco de las leyes y reglamentos de inmigración del Japón.

CAPÍTULO 4

- 4.21 No existe ninguna reglamentación que asegure que el levante para la carga de exportación se realice hasta la hora de salida de una aeronave.
- 4.41 No existen procedimientos simplificados específicos que aseguren que las autoridades pertinentes concedan rápidamente el levante o despacho del equipo terrestre y de seguridad, y sus piezas de repuesto, material didáctico y ayudas didácticas, pero podrían aplicarse procedimientos de documentación simplificados dependiendo del valor de la declaración.

CAPÍTULO 5

- 5.9 El explotador asumirá la responsabilidad y la obligación para el costo de la custodia y cuidado de los pasajeros y miembros de la tripulación hasta que se tome una decisión con respecto a su admisibilidad en el Japón.
- 5.9.1 El explotador asumirá la responsabilidad, sea negligente o no, y los gastos de traslado de personas no admisibles.

* Método recomendado

- 5.18 El capitán de una aeronave o el explotador que transporte a un extranjero bajo ciertas condiciones de deportación, deberá transportar a dicho extranjero, a expensas de éste, fuera del Japón bajo su propia responsabilidad. Si una persona deportada desea salir del Japón voluntariamente sufragando sus propios costos, se le permitirá hacerlo atendiendo a su solicitud.
- 5.19 Debido al número creciente de personas deportadas, pueden presentarse casos en que no pueda cumplirse la disposición de notificación previa de 24 horas antes de la salida del vuelo, excepto para tales casos en que la seguridad operacional del vuelo de retorno se pueda ver perjudicada o en otros casos similares.
- 5.21 Puesto que los documentos de viaje deberían estar en posesión del pasajero, excepto en ciertos casos, no se confiscarán y básicamente se encomendarán al explotador.

CAPÍTULO 6

- 6.43* No se han elaborado los arreglos necesarios para la implantación del sistema que se describe en esta disposición.

CAPÍTULO 8

- 8.3.1 Para la entrada, podría haber casos en los que se exija un visado y otros textos explicativos.
- 8.3.2* En los casos en que no se aplique una exención de visado, el personal mencionado en 8.3 todavía debe obtener visados antes de su salida y no puede obtener visados a la llegada porque no existe ninguna disposición en la ley y reglamentación japonesas para la expedición de visados a los pasajeros a su llegada. Además, en casos en los que el personal no está en posesión de visado, incluso si desempeña una orden de misión del Gobierno japonés, se requerirá que tal personal sea sometido, si no goza de una exención de visado, a los procedimientos prescritos, incluida la presentación de una explicación por separado de la necesidad y urgencia de la entrada para que pueda recibir un permiso de entrada.
- 8.15 En Japón, los aeropuertos están equipados con instalaciones para cuarentena. Con arreglo a la Ley de cuarentena de Japón, los pilotos deben notificar los casos en que se sospeche una enfermedad transmisible al funcionario de cuarentena apropiado al aproximarse al aeropuerto de destino. No existe un requisito específico de que el piloto al mando efectúe esta notificación al control de tránsito aéreo, según se describe en 8.15.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

3.47.1, 3.47.2,
3.47.3*, 3.47.4*,
3.47.5

En cumplimiento de las disposiciones de la Directiva 2004/82/EC del Consejo del 29 de abril de 2004 sobre las obligaciones del transportista de comunicar datos sobre los pasajeros (OL 2004 edición especial, Capítulo 19, Volumen 7, página 74), Artículo 3, párrafo 2, el transportista proporcionará la información siguiente: número y tipo de documento de viaje utilizado, nacionalidad, nombres completos, fecha de nacimiento, punto de cruce de la frontera al ingresar al territorio de los Estados miembros, código de transporte, hora de salida y llegada del transporte, número total de pasajeros transportados en ese vuelo, punto de embarque inicial.

Sujeto a las disposiciones de la ley sobre los fundamentos de la actividad de transporte de la República de Lituania (Gaceta estatal, 1991, núm. 30-804), Artículo 19, párrafo 2, el transportista que traslada pasajeros por las aerovías, a petición del servicio estatal de guardia de frontera, proporcionará a éste la información siguiente:

1. número y tipo de documento de viaje utilizado por viajeros extranjeros;
2. nacionalidad de los viajeros extranjeros;
3. nombres completos de los viajeros extranjeros en los documentos de viaje;
4. fecha de nacimiento de los viajeros extranjeros;
5. punto de cruce de fronteras al ingreso al territorio de la República de Lituania;
6. número de vuelo;
7. hora de salida y llegada del transporte;
8. número total de viajeros extranjeros transportados en el vuelo;
9. punto inicial de embarque los viajeros extranjeros.

3.73*

Con arreglo a la Reglamentación (EC) Núm. 562/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo del 15 de marzo de 2006 estableciendo un código comunitario sobre las reglas que rigen el movimiento de personas a través de las fronteras (Código fronterizo Schengen) (OL 2006 L 105 p.1), Anexo VI, párrafo 2.1, las personas titulares de licencias de piloto o certificados de miembros de la tripulación según se define en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional del 7 de diciembre de 1944, Anexo 9, en desempeño de sus funciones y sobre la base de tales documentos pueden:

- a) embarcar y desembarcar en el aeropuerto de escala o aeropuerto de llegada situado en el territorio de un Estado miembro;
- b) ingresar al territorio de la municipalidad del aeropuerto de escala o del aeropuerto de llegada situado en el territorio de un Estado miembro;
- c) trasladarse, por cualquier medio de transporte, a un aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro para embarcar en otra aeronave que salga de ese mismo aeropuerto.

Los inspectores de seguridad operacional de la aviación no son titulares de certificados de miembros de la tripulación y, por consiguiente, tales disposiciones no se aplicarán.

CAPÍTULO 4

4.5

La totalidad de la carga y del correo transportado por vía aérea debería verificarse aplicando uno de los métodos señalados en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

4.24*

Este método recomendado no está incorporado en la legislación de Lituania.

* Método recomendado

4.55* Este método recomendado no está incorporado en la legislación de Lituania.

CAPÍTULO 6

6.1 Esta norma no está incorporada en la legislación de Lituania.

6.18* Este método recomendado no está incorporado en la legislación de Lituania.

6.43* Este método recomendado no está incorporado en la legislación de Lituania.

CAPÍTULO 8

8.17, 8.18,
8.18.1*, 8.19,
8.20*, 8.21* No existe un programa nacional de facilitación del transporte en Lituania; tampoco se ha establecido un comité de facilitación del transporte aéreo.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.9.1* Actualmente, Madagascar no tiene la intención de expedir pasaportes electrónicos.
- 3.68 Nuestra administración todavía no expide certificados de miembros de la tripulación de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones del Doc 9303.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.47* La introducción de un sistema de información anticipada sobre los pasajeros (APIS) se encuentra en la etapa de implantación.
- 3.70 No se ha implantado.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

3.10 Nepal comenzará a expedir pasaportes de lectura mecánica para el 1 de enero de 2011, lo que constituye una diferencia respecto a la Norma 3.10. Nepal continuará expidiendo pasaportes escritos a mano no susceptibles de lectura mecánica hasta el 31 de diciembre de 2010 con validez hasta el 24 de noviembre de 2015.

En casos de urgencia el Ministerio de Relaciones Exteriores y las Misiones Nepalesas en el exterior expedirán documentos de viaje de emergencia o temporales no susceptibles de lectura mecánica y con validez limitada tanto dentro del período como más allá del 31 de diciembre de 2010.

3.10.1 Algunos pasaportes nepaleses que se han expedido antes del 1 de abril de 2010 podrían ser válidos hasta el 30 de marzo de 2020 con arreglo a las leyes nacionales, lo que constituye una diferencia respecto a la Norma 3.10.1.

CAPÍTULO 3

- 3.21* Se requieren visados para que vuelvan a entrar al país los residentes extranjeros. Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley de inmigración de 1987).
- 3.26* En Nueva Zelandia se exigen tarjetas de embarque y desembarque a todos los pasajeros que entran y salen de Nueva Zelandia. Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley de inmigración de 1987).
- 3.50 Se exige que los pasajeros y la tripulación presenten una declaración escrita de su equipaje. Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley del servicio de aduanas, 1996) (Ley de bioseguridad, 1993).
- 3.71 Se exige que los miembros de la tripulación (que viajen como pasajeros), sean titulares de pasaporte (aunque no de visados). Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley de inmigración de 1987).

CAPÍTULO 4

- 4.31 Se exige el levante de cuarentena en el aeropuerto de llegada para determinada carga que es de interés para el Ministerio de Agricultura y Silvicultura. Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley de bioseguridad, 1993).
- 4.35 En virtud de la reglamentación aduanera de Nueva Zelandia la propiedad de las mercancías podría no estar claramente establecida y podría ser objeto de controversias entre dos o más partes interesadas. En tales circunstancias puede presentarse una reclamación al importador original. Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley del servicio de aduanas, 1996).
- 4.39* Existen varias condiciones preferenciales y hay una disposición para mercancías o tipos de mercancías particulares a las que se concede la entrada en condiciones preferenciales, juzgándose cada caso según sus propios méritos. No existe ninguna norma general de condiciones preferenciales para esta situación ni se prevé que cubran agrupaciones amplias de artículos importados en esas circunstancias. Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley de tarifas de 1988), (Ley del servicio de aduanas, 1996).
- 4.42 Se recaudarán impuestos y tasas respecto a determinados artículos. Un nuevo requisito legislativo de Nueva Zelandia (Ley del servicio de aduanas, 1996), (Ley de tarifas de 1988).

CAPÍTULO 8

- 8.15 Cuando hay un agente de despacho para la aeronave en el aeródromo de llegada a Nueva Zelandia, el piloto al mando debería notificar los síntomas que sugieran una enfermedad transmisible a dicho agente en primera instancia. Las notificaciones al control de tránsito aéreo deberían hacerse como excepción. Esto es un requisito de la legislación de Nueva Zelandia, es decir, el Reglamento Sanitario de 1983 (Health Regulations 1983).

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.9* La Policía nacional no tiene incorporados datos biométricos en sus pasaportes.
- 3.47.1, 3.47.2, 3.47.3*, 3.47.4*, 3.47.5 No se utiliza aún el sistema de información anticipada sobre los pasajeros, por lo tanto, la información exigida aún no se ajusta a las especificaciones para los formatos de mensaje UN/EDIFACT PAXLST.
- 3.68 Por el momento no se expide el CMT.

CAPÍTULO 4

- 4.54, 4.55*, 4.56 El Comité nacional de facilitación asegurará la vigilancia para facilitar el levante de material radiactivo transportado por vía aérea, en particular el material utilizado en aplicaciones médicas.

CAPÍTULO 6

- 6.1 No tenemos aeropuertos privatizados, pero en última instancia los tendremos, y aseguraremos el cumplimiento.
- 6.1.4 Se ha planeado la modernización de la infraestructura aeroportuaria.
- 6.4* La mayoría de las líneas aéreas que operan en nuestro país incluyen sus derechos en sus tarifas aéreas.
- 6.5* Tenemos intención de implantar esto tan pronto como sea posible.
- 6.8* La modernización de los aeropuertos está en marcha.
- 6.10* Se está trabajando en infraestructura aeroportuaria.
- 6.15* No tenemos transporte público de 24 horas. No obstante, contamos con servicios de taxis.
- 6.30* Se ha planeado la modernización de la infraestructura aeroportuaria.
- 6.35 No tenemos área de cuarentena para animales y plantas.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.50 El Estado peruano exige que todos los pasajeros que ingresan llenen una declaración jurada de equipaje, proporcionada por la oficina de aduanas, detallando los artículos transportados en su equipaje.
- 3.67 El Estado del Perú no expide certificado de miembro de la tripulación.
- 3.71 Los miembros de la tripulación deben contar con los visados requeridos para los nacionales de sus países, salvo que existan excepciones en el marco de acuerdos de exención de visados.

CAPÍTULO 4

- 4.33 El Artículo 192 (6) (d) del Reglamento General de Aduanas establece que el individuo será pasible de penalidades si la administración aduanera encuentra que existe una omisión en la declaración de aduanas con respecto a artículos encontrados pero no declarados.

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 Los costos de la custodia y cuidado de personas no admitidas serán sufragados por el explotador de la aeronave que las trasladó.
- 5.14 La ley de inmigración establece que el explotador de la aeronave será penalizado por trasladar una persona que posteriormente resulta no admisible debido a la documentación inadecuada.

CAPÍTULO 2

- 2.16 Con arreglo a la Reglamentación EC 2320/2002 se redactará un manifiesto de equipaje en bodega o un medio alternativo de proporcionar pruebas que confirmen la identificación e inspección de un equipaje de bodega no acompañado.

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 Los transportistas aéreos son responsables de los costos de la custodia y cuidado de una persona con documentación inadecuada, incluso en casos en que los problemas de documentación queden más allá del control del explotador de la aeronave.

CAPÍTULO 8

- 8.16 Polonia no ha completado aún su labor sobre el plan nacional de aviación en preparación para un brote de enfermedad transmisible que plantee un riesgo a la salud pública o una emergencia sanitaria pública de interés internacional.
- 8.17 Polonia todavía no ha adoptado un programa nacional de facilitación del transporte aéreo.
- 8.18 Polonia no ha adoptado aún un programa nacional de facilitación del transporte aéreo.
- 8.19 Polonia ha establecido el Consejo de seguridad y facilitación de la aviación civil. No obstante, los explotadores aeroportuarios no están obligados a establecer comités de facilitación de aeropuerto.
-

CAPÍTULO 2

- 2.10 En ciertas circunstancias, puede exigirse información detallada de los miembros de la tripulación y de otros pasajeros supernumerarios.
- 2.12 En algunas circunstancias podría exigirse a los transportistas que proporcionen una lista de los pasajeros con los nombres, fecha de nacimiento, y otras características particulares de los pasajeros.
- 2.19 Debería en todo momento ser posible la supervisión general de aduanas, incluyéndose en esa supervisión la verificación de documentos (véase el Artículo 13 del Código aduanero comunitario).

CAPÍTULO 3

- 3.26* Todos los pasajeros deben normalmente llenar las tarjetas de desembarque excepto los ciudadanos de los Estados miembros del Área económica europea.
- 3.29 El transportista debe proporcionar a expensa propia las tarjetas de desembarque y distribuir las a todos los pasajeros que deban llenarlas.
- 3.38 El Reino Unido se reserva el derecho de introducir controles de exportación en algunas circunstancias.
- 3.44* El explotador permanece responsable de la custodia y cuidado de las personas no admisibles, incluidos los costos conexos, en ciertas circunstancias.
- 3.47.1 En los casos en que el Reino Unido impone el requisito de proporcionar información anticipada sobre los pasajeros (API), este requisito se aplicará independientemente de si la información en el documento de viaje del pasajero está disponible en formato de lectura mecánica.
- 3.47.6* No proporcionar datos a petición, sin excusa razonable, puede llevar a una penalización.
- 3.52* De ser necesario, deberían obtenerse los visados y autorizaciones de entrada al Reino Unido antes del viaje y se rechazará normalmente la entrada de cualquier persona que no esté en posesión de la autorización necesaria. A discreción del oficial de inmigración puede renunciarse al requisito de una autorización de entrada en circunstancias excepcionales.
- 3.60 El Reino Unido permite el tránsito sin visado de pasajeros que normalmente lo necesitan, a condición de que tal pasajero: a) tenga facilidades de entrada a los países en ruta y al destino final; b) haya reservado de forma firme el viaje por vía aérea en un plazo de 24 horas; c) no tenga ninguna finalidad de entrar en el Reino Unido salvo el paso en tránsito.

Nota.— Esta información se actualiza regularmente en el Travel Information Manual (Manual de información de viajes) (TIM), publicado por Publicaciones de Datos de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (Países Bajos).

* Método recomendado

- 3.67,
3.68,
3.68.1*
- Las autoridades públicas del Reino Unido no expiden certificados de miembros de la tripulación a los miembros de la tripulación de las líneas aéreas del Reino Unido, se requiera o no que sean titulares de una licencia.

Las líneas aéreas del Reino Unido y las autoridades aeroportuarias, en nombre de éstas, expiden documentos de identificación con una fotografía del titular a los miembros de la tripulación, sean o no titulares de una licencia, cuya validez puede verificarse contactando a la autoridad expedidora.

Las licencias de la tripulación de vuelo en el Reino Unido se ajustan a las especificaciones de las licencias de personal establecidas en el párrafo 5.1.1 del Anexo 1. También se incluye la fecha de nacimiento. A raíz de la introducción de la expedición computarizada de licencias ya no se requiere la fotografía del titular, ni el lugar de nacimiento ni una declaración de derecho de readmisión en el Estado de expedición; estos datos forman parte del certificado de miembro de la tripulación del Anexo 9, Apéndice 7, pero no se exigen en el párrafo 5.1.1 del Anexo 1.

- 3.71
- Se exime del requisito de visado del Reino Unido con respecto a los nacionales que llegan y salen como miembros de la tripulación operacional dentro de los siete días.
- 3.72
- El Reino Unido exige que los miembros de la tripulación de vuelo que sean supernumerarios posean un pasaporte válido u otro documentos satisfactorio en el que se establezca la identidad y nacionalidad, y cuando corresponda, un visado válido.
- 3.73*, 3.75*,
3.76*
- El Reino Unido exige que los inspectores de seguridad operacional de la aviación que llegan para realizar tareas de inspección estén en posesión de un pasaporte válido u otro documento satisfactorio que establezca su identidad y nacionalidad y, cuando corresponda, un visado válido.

CAPÍTULO 4

- 4.2*
- El Código aduanero comunitario europeo no prevé una renuncia a la garantía para transporte por carretera (incluida la carga aérea transportada por carretera); sin embargo, existen disposiciones para reducir el nivel de la garantía.
- 4.3
- En virtud de la legislación aduanera comunitaria europea no es obligatoria en cada caso la consulta a explotadores y a otras partes interesadas. No obstante, por lo general se procura cooperar estrechamente y consultar con los explotadores a fin de mejorar la calidad y eficacia de la nueva reglamentación y las enmiendas de los reglamentos existentes.
- 4.13
- En el Reino Unido se aplica esta disposición a asuntos aduaneros respecto a los cuales el “declarante” es la persona pertinente. Con respecto a otras políticas (tales como las cuestiones fitosanitarias) la persona responsable de la información en cuestión puede ser una persona distinta al declarante.
- 4.20
- En la Comunidad Europea los explotadores disponen en la práctica de una amplia gama de distintos procedimientos simplificados de aduanas para la exportación (p. ej., declaraciones incompletas, declaraciones simplificadas, procedimiento de despacho local) (Artículo 76 del Código aduanero comunitario europeo). Algunos de estos procedimientos están sometidos a una autorización previa de las autoridades aduaneras. A título de explotador autorizado, se permite por lo tanto que el explotador realice varias operaciones. La autorización se basa en criterios

* Método recomendado

generales, p. ej., la posibilidad de garantizar verificaciones efectivas. Dependiendo del procedimiento simplificado que se utilice, el declarante debe proporcionar o poner a disposición de las autoridades de aduanas todos los documentos cuya presentación se exige para aplicar las disposiciones que rigen la exportación de mercancías.

- 4.22 Esta norma, y en particular las palabras “en cualquier oficina de aduanas”, no se conforman al Artículo 161(5) del Código aduanero comunitario, según el cual se prevé que la declaración de exportación deba depositarse cuando se embalen o carguen las mercancías para el transporte de exportación.
- 4.24* El método recomendado propuesto frustraría gravemente el control por parte de las autoridades públicas de las mercancías cargadas en una aeronave que sale. Además, la devolución de algunas mercancías después de su salida no estaría garantizada a pesar de haberse así asegurado.
- 4.27 En la actualidad, ninguna disposición de la Comunidad Europea determina los casos en los que sean obligatorios los arreglos simplificados o deban ser otorgados a los explotadores. Los explotadores disponen de una amplia gama de procedimientos simplificados con respecto a las exportaciones (p. ej., declaraciones incompletas, declaraciones simplificadas, procedimiento de despacho local), (Artículo 76 del Código aduanero comunitario europeo). Algunos de estos procedimientos están sometidos a la autorización previa de las autoridades de aduanas. A título de explotador autorizado, se permite, por consiguiente, que el explotador realice cualquier número de operaciones.
- 4.29* Aunque la aduana entrega los artículos con la mayor rapidez posible, las autoridades de aduanas no son siempre las únicas autoridades implicadas en el procedimiento de despacho. Por consiguiente, no pueden comprometerse a entregar todos los artículos en un plazo de tres horas después de su llegada. No obstante, debe señalarse que uno de los objetivos de aduanas es el de realizar verificaciones y el de entregar los artículos en el plazo de tiempo más corto posible.
- 4.30* Este método recomendado es aceptable siempre que los Estados contratantes interpreten del mismo modo la expresión “envíos parciales”. De conformidad con el Artículo 73(2) del Código aduanero comunitario europeo, el levante se concederá una sola vez para la totalidad de las mercancías que sean objeto de la misma declaración, en la inteligencia de que cuando un formulario de declaración cubra dos o más rubros, los detalles particulares relativos a cada rubro serán considerados en el sentido de que constituyen una declaración por separado.
- 4.34 Continúan siendo aplicables las disposiciones del Reino Unido y de la Comunidad Europea relativas a las licencias de exportación y de tránsito, en algunos casos, cuando se reexpiden los artículos a otro lugar (p. ej., armas, mercancías de doble uso, precursores).

CAPÍTULO 5

- 5.4* Se exige que un explotador se encargue del traslado de una persona inadmisibles, de conformidad con las instrucciones impartidas por el oficial de inmigración.
- 5.9.1 En virtud de la legislación del Reino Unido, cuando se rechaza la entrada al país a un pasajero, el explotador será normalmente responsable de los costos de detención hasta un máximo de 14 días, a menos que el pasajero esté en posesión de un visado de entrada vigente.

* Método recomendado

- 5.11 La legislación del Reino Unido exige a un explotador que traslade a una persona no admisible al país del cual la persona es nacional o ciudadano, al país o territorio en el que la persona haya obtenido un pasaporte u otro documento de identidad, al país o territorio en el que la persona se haya embarcado para viajar al Reino Unido o al país o territorio en el que existen razones para creer que será admitido.
- 5.11.1* Un funcionario de la UKBA puede señalar al transportista el país al que puede trasladarse una persona no admisible.
- 5.14 En virtud de la legislación de responsabilidad de los transportistas del Reino Unido, se puede imponer un cargo al explotador por un pasajero que llegue sin los documentos requeridos. Sin embargo, no se considerará que el explotador es responsable si:
- i) puede demostrar que el pasajero presentó los documentos requeridos cuando se embarcó para el Reino Unido;
 - ii) el pasajero presentó un documento falso o se presentó pretendiendo ser el titular legítimo del documento a menos que la falsedad del documento o de la suplantación sea razonablemente obvia.
- Además un explotador puede solicitar la condición de verificación en puerta de embarque aprobada en determinados puertos de embarque. Cuando, a juicio de las autoridades del Reino Unido, se cumplió con los criterios publicados que incluyen un alto nivel auditado de verificación de documentos y procedimientos de seguridad, el Reino Unido normalmente exonerará de los cargos relacionados con las personas que llegan indocumentadas.
- 5.26 El Reino Unido cooperará plenamente con el Estado que lo solicite para investigar y validar el reclamo de las personas como ciudadanos británicos y para resolver el reclamo rápidamente, dentro de 30 días, de ser posible.
- 5.27 Esta disposición se aplica únicamente cuando la persona en cuestión es admisible o será expulsada por las autoridades.

CAPÍTULO 6

- 6.42 La ley del Reino Unido que se aplica al transporte aéreo y a otras modalidades de transporte autoriza la imposición de una tasa para el despacho de inmigración solicitado por los explotadores, además del servicio básico en los puertos de entrada al Reino Unido.

* Método recomendado

CAPÍTULO 8

- 8.19 El Reino Unido apoya firmemente la estrecha coordinación entre los programas de seguridad de la aviación civil y los de facilitación. Ha establecido un Foro de participantes en la facilitación que se reúne regularmente bajo la presidencia del Departamento de transporte. El gobierno no establece por sí mismo comités de facilitación en los aeropuertos. Sin embargo, existen órganos consultivos nacionales para determinados asuntos, y se conciertan reuniones ad hoc cuando se estima necesario para analizar temas especiales. La legislación del Reino Unido permite al gobierno exigir que se establezcan en los aeropuertos las instalaciones adecuadas para las consultas. En virtud de estas atribuciones, en 50 aeropuertos se han efectuado arreglos para llevar a cabo las consultas.
- 8.20*
- 8.21*
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.43* No se ha implantado. El ámbito de acción de cada autoridad está especificado por ley y no puede sustituirse entre sí. Todas las aeronaves que aterrizan en el territorio checo o salen del mismo (hacia/desde el exterior) deben hacer su despegue inicial o final en un aeropuerto con servicios permanentes de aduanas y pasaporte o en un aeropuerto en que se proporcionan servicios de aduana y pasaportes si se solicitan con antelación.

CAPÍTULO 3

- 3.12 En el momento actual el área de la zona de lectura mecánica está en blanco. El color distinto (clarete oscuro) de la cubierta del pasaporte de lectura mecánica es un factor suficiente para la diferenciación.
- 3.15 El principio de “una persona – un pasaporte” está plenamente implantado en la República Checa. Con arreglo a la Ley checa, los niños menores de diez años de edad pueden registrarse en el pasaporte de uno de los padres a petición.
- 3.23* Normalmente se exige que el solicitante se presente personalmente en la oficina expedidora de visados.
- 3.67 Las autoridades públicas checas no expiden certificados de miembro de la tripulación a los miembros de las tripulaciones de las líneas aéreas checas.

CAPÍTULO 4

- 4.24* No se ha implantado. Este método recomendado frustraría gravemente el control de las autoridades públicas sobre las mercancías cargadas a bordo de aeronaves que salen. Además, el regreso de ciertas mercancías después de su salida no estaría garantizado a pesar de que se dé una seguridad.
- 4.26 El empleo de arreglos simplificados no resulta posible.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.4 Todavía hay en circulación pasaportes antiguos de Singapur cuya validez se extendió sin alterar la zona de lectura mecánica del pasaporte, aunque dicha práctica ha cesado.
- 3.9* La Administración de Inmigración y Controles Fronterizos de Singapur expide un pasaporte de lectura mecánica con microplaqueta que almacena los datos biométricos y biológicos del titular. No obstante, si bien los visados en papel expedidos por la OACI no contienen microplaquetas o zonas de lectura mecánica, la ICA adopta un sistema de visado electrónico (visado-e) para obtener información a efectos de verificar la identidad de los titulares de los visados. Este sistema enlaza las misiones de Singapur en el extranjero con los controles fronterizos de la ICA para verificación de visado.
- 3.21* Se exige a los residentes permanentes (PR) que tengan un permiso de reingreso válido en sus pasaportes cuando regresan a Singapur si desean conservar su condición de PR.
- 3.24 La Administración de Inmigración y Control Fronterizo expide visados para uno, dos, tres o múltiples viajes con validez que varía desde un mínimo de cinco semanas a un máximo de cinco años.
- 3.25* Si bien los visados en papel expedidos por la OACI no contienen microplaquetas o zonas de lectura mecánica, la ICA adopta un sistema de visado electrónico (visado-e) para obtener información a efectos de verificar la identidad de los titulares de los visados. Este sistema enlaza las misiones de Singapur en el extranjero con los controles fronterizos de la ICA para verificación de visados.
- 3.26* Singapur exige a todas las personas que no sean ciudadanos ni residentes que completen una tarjeta de desembarque/embarque a la llegada y a la salida.
- 3.42 El procedimiento aplicado por Singapur consiste en consultar inmediatamente al explotador de la aeronave sobre el próximo vuelo disponible y para el retiro de las personas no admisibles en un plazo de tres días (véanse también 5.3 y 5.4).
- 3.45 Pueden expedirse pases especiales a un pasajero no admisible para permitirle que solicite un documento de viaje de la misión diplomática pertinente. En tales casos, las líneas aéreas continuarán siendo responsables de la custodia y cuidado del pasajero.
- 3.46 Como parte del procedimiento de retiro y para facilitar la investigación en el último puerto de embarque, el documento de viaje fraudulento será entregado al Comandante de la aeronave para su custodia segura a efectos de entregarlo a la administración de inmigración en el último puerto de embarque para que lo examine. (Véase también 5.7).
- 3.49 A la mayoría de los visitantes que entran y salen de Singapur se les inspecciona sus documentos de viaje una vez por parte de la Administración de Inmigración. Las líneas aéreas pueden exigir verificaciones adicionales del documento de viaje antes de la salida.
- 3.52* La Administración de Inmigración y Control Fronterizo no otorga una aprobación general para la entrada de extranjeros, independientemente del motivo. Todos los casos se evalúan caso por caso.

* Método recomendado

- 3.53* Para los visados en papel adheridos en el pasaporte del visitante, se requiere de éste que traslade al nuevo pasaporte la validez restante del visado en la misión que expidió el visado antes de su llegada a Singapur.
- 3.54 Singapur adopta un sistema de visado-e. La información sobre el número de entradas puede obtenerse en forma electrónica del sistema.
- 3.60 Los viajeros que deseen abandonar la zona de tránsito deben presentarse para autorización de inmigración con pasaportes y visados válidos (cuando corresponda).
- 3.71 Con efecto a partir del 27 de agosto de 2007, las tripulaciones aéreas que llegan en servicio activo y pidan entrada temporal en Singapur deberán presentar sus pasaportes para autorización de inmigración. No obstante, los pasaportes no serán endosados. Los tripulantes que sean nacionales de países que requieren un visado para entrar a Singapur continuarán estando exentos de los requisitos de visado si llegan en servicio activo o llegan en una aeronave de otro explotador y solicitan entrada para iniciar en servicio activo el vuelo que tengan asignado.

CAPÍTULO 5

- 5.3, 5.4* El procedimiento aplicado en Singapur consiste en consultar inmediatamente al explotador de la aeronave respecto del próximo vuelo disponible y para el retiro de la persona no admisible en un plazo de tres días (véase también 3.42).
- 5.7 Como parte del procedimiento de traslado y para facilitar la investigación en el último puerto de embarque, el documento de viaje fraudulento será entregado al Comandante de la aeronave para su custodia segura a efectos de entregarlo a la Administración de Inmigración en el último puerto de embarque para su examen. (Véase también 3.46).
- 5.9.1 En el marco de los reglamentos de Singapur, los costos de la custodia y cuidado de las personas no admisibles a espera de su retiro serán sufragados por el explotador de la aeronave.
- 5.17 ICA expide una Orden de retiro y no una Orden de deportación.
- 5.18 Las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro de deportados es una responsabilidad compartida. Singapur trabaja en estrecho contacto con las misiones diplomáticas extranjeras para facilitar el retiro de los deportados.
- 5.23 Se requiere un documento de viaje válido antes de que pueda prestarse consideración especial a la admisión de tales personas.
- 5.26 El documento de viaje requerido para facilitar el regreso del nacional se expedirá una vez confirmada la condición de ciudadanía de Singapur de la persona.
- 5.27 La solicitud de un documento de viaje debe ser debidamente firmada por el solicitante antes de que se pueda expedir dicho documento.

* Método recomendado

- 5.29 El documento de viaje requerido para facilitar el regreso del nacional se expedirá una vez confirmada la condición de ciudadanía de Singapur de la persona.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.19 Debería en todo momento ser posible la supervisión general de aduanas, incluyéndose en esa supervisión la verificación de documentos. (Artículo 13 del Código aduanero comunitario Europeo).
- 2.41 Suecia exige una notificación una hora antes de la salida del otro país. En algunos casos cuando se importan mercancías, Suecia exige notificación con una antelación de dos horas a la salida. (Legislación nacional).
- 2.43* En Suecia no se ha establecido un órgano gubernamental de este tipo.

CAPÍTULO 3

- 3.67 No se expiden certificados de miembros de la tripulación. (Legislación aduanera de la Comunidad Europea).

CAPÍTULO 4

- 4.2* Esto sería contrario a la legislación aduanera comunitaria. El Código aduanero comunitario no prevé una exención de garantía para el transporte de superficie (incluyendo la carga aérea por carretera). No obstante, existen disposiciones para autorizar una reducción de nivel de garantía.
- 4.3 En cuanto atañe a la legislación aduanera comunitaria, no es obligatoria en todos los casos la consulta con los explotadores y otras partes interesadas. Sin embargo, para mejorar en particular la calidad y la eficacia de la nueva reglamentación y de las enmiendas de las normas existentes, se procura en general lograr una estrecha cooperación y consulta con tales explotadores. (Legislación aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.13 Esta disposición es correcta en cuanto atañe a asuntos de aduanas respecto a los cuales el “declarante” es la persona pertinente. Respecto a otras políticas (tales como medidas fitosanitarias, etc.), la persona responsable de la información de que se trate puede ser una persona distinta al declarante. (Legislación aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.20 La disposición es correcta. No obstante, debe señalarse que en la Comunidad los explotadores disponen en la práctica de una amplia gama de procedimientos simplificados de aduanas para la exportación (declaraciones incompletas, declaraciones simplificadas, procedimiento de despacho local) (Artículo 76 del Código aduanero comunitario europeo). Algunos de estos procedimientos están sometidos a una autorización previa de las autoridades aduaneras. A título de explotador autorizado, se permite por lo tanto que el explotador realice varias operaciones. La autorización se basa en criterios generales (p. ej., posibilidad de garantizar verificaciones efectivas). Dependiendo del procedimiento simplificado que se utilice, el declarante debe proporcionar o poner a disposición de las autoridades de aduanas todos los documentos cuya presentación se requiere para aplicar las disposiciones que rigen la exportación de mercancías.
- 4.22 Debe depositarse la declaración de exportación en el lugar en el que se embalan las mercancías o en el que está establecido el exportador. (Artículo 161 (5) del Código aduanero comunitario europeo).

* Método recomendado

- 4.24* El método recomendado frustraría gravemente el control de las autoridades públicas sobre las mercancías cargadas en una aeronave que sale. Además, el regreso de ciertas mercancías después de la salida no estaría garantizado a pesar de que se presente una seguridad.
- 4.27 En la actualidad no hay ninguna disposición que determine en qué caso son obligatorios o deba concederse a los explotadores el uso de arreglos simplificados. (Legislación aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.29* Si bien la aduana libera las mercancías tan rápidamente como sea posible, las autoridades aduaneras no siempre son las únicas involucradas en el procedimiento de despacho. Por consiguiente, no pueden comprometerse a liberar todas las mercancías dentro de las tres horas siguientes a su llegada. No obstante, cabe señalar que uno de los objetivos de la aduana es la realización de inspecciones y liberación a la mayor brevedad posible.
- 4.30* Este Método recomendado es aceptable en la medida en que los Estados contratantes tienen una interpretación común del término “envíos parciales”. Con arreglo al Artículo 73(2) del Código aduanero comunitario, todas las mercancías abarcadas por la misma declaración se liberarán al mismo tiempo, en el entendido de que, cuando una declaración abarca dos o más artículos, se considerará que los detalles de cada uno de ellos constituyen una declaración separada.
- 4.31 En algunos casos muy especiales hay prohibiciones de importación aplicables a algunas mercancías y en esos casos no se permite su trasbordo. (Legislación nacional).
- 4.34 Continúan siendo aplicables las licencias de exportación y de tránsito, en algunos casos, cuando se reexpiden los artículos a otro lugar (armas, mercancías de doble uso, precursores, etc.). (Legislación aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.37* Los documentos como las facturas y, según el caso, el certificado de origen se requieren por separado.
- 4.43* En algunos casos, pero no en todos, se permite la importación libre de derechos e impuestos de los documentos de los explotadores de aeronaves.

CAPÍTULO 8

- 8.17 No se ha establecido ningún programa nacional de facilitación.
- 8.18

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.9* Suiza no expide visados en los que se hayan incorporado datos biométricos. Sin embargo, Suiza incorporará visados biométricos en el segundo trimestre de 2010.
- 3.32* Suiza no asigna funcionarios de enlace para ayudar a los explotadores de aeronaves a evaluar los documentos de viaje. Sin embargo, actualmente se están examinando las políticas que podrían permitir que Suiza cumpla con esta disposición en el futuro. La asignación de funcionarios de enlace en los aeropuertos suizos presupone un acuerdo con el cantón en cuestión y el Gobierno de Suiza.
- 3.47* Suiza no dispone de un sistema de información anticipada sobre los pasajeros. Actualmente se está examinando la política existente, lo que podría permitir que Suiza cumpla con esta disposición en el futuro.
- 3.71 El Gobierno de Suiza proporciona servicios para el certificado de miembro de la tripulación (CMT) a los miembros de tripulación que llegan y presentan un CMT sólo si dichos documentos han sido expedidos por la autoridad competente en el formato especificado en el Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2. No se proporcionan servicios a los titulares de tarjetas de identidad de miembro de la tripulación expedidas por una organización privada (p. ej., la tarjeta ID de la empresa), aun si esos documentos han sido expedidos en el formato especificado en el Doc 9303.
- 3.71.1*

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 Suiza hace responsable a los explotadores de aeronaves de los costos de la custodia y cuidado cuando a una persona se le ha denegado la admisión. Sin embargo, en la práctica es posible concertar un acuerdo cooperativo entre las autoridades competentes y el explotador de aeronaves, que permite atenuar los costos y multas dependiendo del grado de negligencia.

CAPÍTULO 8

- 8.17, 8.18, Suiza no cuenta con un programa nacional de facilitación del transporte aéreo.
8.18.1*

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.7* Sólo se aceptarán los documentos de entrada y salida de aeronave proporcionados en inglés o tailandés, o en ambos idiomas.
- 2.43* La inspección fronteriza y el despacho de aeronaves y sus cargas en Tailandia son responsabilidad de las dependencias CIQ, que consisten en Aduana, Inmigración y Cuarentena, cada una de las cuales tiene su legislación específica. Por consiguiente, a Tailandia no le es posible autorizar a una dependencia gubernamental a que efectúe los procedimientos.

CAPÍTULO 3

- 3.18* Antes de salir de Tailandia, los extranjeros residentes deben llevar su certificado de residencia al funcionario competente para su endoso, a fin de que sirva de comprobante de su salida del reino, para los fines del permiso de reingreso.
- 3.26* Se exige que los visitantes que viajen por vía aérea, o los explotadores de aeronaves en nombre de los mismos, llenen la tarjeta de embarque/desembarque. Además, en algunos casos se requiere obligatoriamente que presenten documentos adicionales por motivos de seguridad de la aviación y prevención de crímenes.
- 3.29 Actualmente en cada puerto de entrada a Tailandia se suministran gratuitamente a los pasajeros las tarjetas de embarque/desembarque. No obstante, se requiere que los explotadores de líneas aéreas y/o sus agentes de viajes que deseen contar con un gran número de dichas tarjetas se dirijan a la oficina de imprenta de la policía a fin de comprarlas.
- 3.47.6* En el caso de explotadores de aeronaves que no hayan transmitido datos a las autoridades públicas a través del sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API), se requiere que los mismos presenten los datos impresos en papel a las autoridades, dentro del plazo límite establecido, a fin de evitar la imposición de multas o sanciones en el marco de la ley.
- 3.47.7 Tailandia exige que los datos sobre los pasajeros se presenten a las autoridades en forma impresa en papel y asimismo a través del sistema API.
- 3.52* Cuando por razones de fuerza mayor un visitante no posea antes de su llegada el visado de entrada exigido, se autorizará su entrada al reino en circunstancias excepcionales, por razones humanitarias, con base en las leyes pertinentes.
- 3.68 El formato del certificado de miembro de la tripulación (CMT) difiere de los requisitos de la OACI.
- 3.71.1* Los miembros de la tripulación que lleguen en un vuelo de otro explotador de aeronaves o por otro medio de transporte y soliciten la entrada a Tailandia deberán cumplir los requisitos de visado similares a los que se aplican al público general.
- 3.74* En la actualidad, en Tailandia, el formato del documento de identidad de los inspectores de seguridad de la aviación difiere de los requisitos de la OACI.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 El propietario o el controlador del transporte o la persona considerada no admisible será responsable de los gastos, de conformidad con las leyes pertinentes.
- 5.14 Las leyes de la Dirección de migración de Tailandia imponen multas a los explotadores de aeronaves que estén a cargo de aeronaves en las que lleguen o se encuentren en tránsito personas que resulten estar documentadas inapropiadamente.
- 5.18 El propietario o el controlador del transporte o la persona deportada será responsable de los gastos de conformidad con las leyes pertinentes.
-

CAPÍTULO 3

- 3.9* Se cumple parcialmente, dado que el sistema de datos biométricos se aplica solamente a los pasaportes regulares y no a los visados y otros documentos de viaje.
- 3.47* No existe un sistema de información anticipada sobre pasajeros.
- 3.70 No se expiden CMT para identificación de los tripulantes.

CAPÍTULO 8

- 8.16 Esta Norma está establecida en la Sección IV, Artículo 99 del Plan Nacional de Facilitación. Una vez aprobado el Plan Nacional de Facilitación, Venezuela coordinará con las organizaciones competentes para elaborar el Plan Aeronáutico Nacional de Aviación para afrontar brotes de enfermedades transmisibles.
-

* Método recomendado