



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

**INFORMACION
PUBLICA DE USO
GENERAL**

**VIGENCIA:
25/02/2022**

**CÓDIGO:
DGAC-PRO-001-2021**

**REEDICIÓN
13/01/2022**

**PÁGINA:
1 de 104**

ALCANCE:

**DIRECCIÓN GENERAL
SUBDIRECCIÓN ADMINISTRATIVA
SUBDIRECCIÓN TÉCNICO OPERATIVA
DEPARTAMENTO DE NAVEGACIÓN AÉREA
UNIDAD DE AUDITORÍA INTERNA
BIBLIOTECA TÉCNICA**

TITULO:

**MANUAL DEL PROGRAMA NACIONAL DE
FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

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

I. ÍNDICE

I. ÍNDICE	2
II. RESOLUCIÓN	8
III. ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN	9
IV. DISTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA	10
V. LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS	11
VI. PROCESO Y REGISTRO DE REVISIONES Y ENMIENDAS	14
VII. SIGLAS Y ACRÓNIMOS	15
VIII. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO	16
CAPITULO 1	17
1.1 INTRODUCCIÓN	17
1.1.1 Facilitación.....	17
1.1.2 Finalidad del Comité Nacional de Facilitación -CNFTA- y el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-	17
1.1.3 Beneficios de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-.....	17
1.1.4 Firma y Numero de Versión	18
CAPITULO 2	19
2.1 Definiciones	19
CAPITULO 3	26
3.1 OBJETIVOS DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACION DEL TRANSPORTE AEREO -PNFTA-.....	26
3.1.1 Objetivo general.....	26
3.1.2 Objetivos específicos.....	26
CAPITULO 4	27
4.1 LEGISLACIÓN:.....	27
4.1.1 Convenios Internacionales	27
4.1.2 Legislación Nacional	27
CAPÍTULO 5	28
5.1 ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO -PNFTA-	28
5.2 EL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO - CNFTA-	28

5.2.1	Atribuciones del -CNFTA-	28
5.2.2	Composición del -CNFTA-	29
5.2.3	Miembros:	29
5.2.4	Observadores e invitados.....	30
5.2.5	Tareas y programas de trabajo.....	30
5.3	COMITÉ DE FACILITACIÓN DE AEROPUERTO -CFA-	31
5.3.1	Composición del -CFA-	32
5.3.2	Miembros:	32
5.3.3	Coordinación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- 33	
CAPÍTULO 6		34
6.1	FUNCIONES, ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS ORGANISMOS QUE SE OCUPAN DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO.....	34
6.1.1	Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-	34
6.1.2	Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -DNFTA-	34
6.1.3	Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil. -ANSAC-.....	35
6.1.4	Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-.....	36
6.1.5	Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-.....	36
6.1.6	Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS-	37
6.1.7	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA-	38
6.1.8	Explotadores de Aeronaves.....	39
6.1.9	Operadores Aeroportuarios.	39
6.1.10	Agentes de Servicios de Escala.....	40
6.1.11	Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas -AGLA-.....	40
6.1.12	Instituto Guatemalteco de Turismo -INGUAT-.....	41
6.1.13	Ministerio de Gobernación -MINGOB-	41
CAPÍTULO 7		43
7.1	ORGANISMOS RESPONSABLES DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DEL ANEXO 9	43
7.1.1	Entrada y salida de aeronaves.....	43

7.1.2	Documentos - requisitos y uso	44
7.1.3	Corrección de documentos	46
7.1.4	Desinsectación de aeronaves	46
7.1.5	Desinfección de aeronaves	47
7.2	DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS VUELOS DE LA AVIACIÓN GENERAL INTERNACIONAL Y A OTROS VUELOS NO REGULARES	48
7.2.1	Autorización previa	49
7.2.2	Avisos previos de llegada	49
7.2.3	Despacho y permanencia de las aeronaves	49
7.3	ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y SUS EQUIPAJES	50
7.3.1	Documentos requeridos para viajar	51
7.3.2	Seguridad de los documentos de viaje	51
7.3.3	Documentos de viaje	51
7.3.4	Visados de Salida	52
7.3.5	Visados de entrada y reingreso	52
7.3.6	Tarjetas de embarque/desembarque	53
7.3.7	Certificados internacionales de vacunación o profilaxis	53
7.3.8	Inspección de documentos de viaje	53
7.3.9	Procedimiento de Salida	54
7.3.10	Procedimientos de entrada y responsabilidades	54
7.3.11	Procedimientos y requisitos de tránsito	55
7.3.12	Disposición del equipaje separado de su propietario	56
7.3.13	Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves	56
7.3.14	Inspectores de la Aviación Civil	57
7.3.15	Asistencia de emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor	57
7.3.16	Menores	57
7.4	ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS	58
7.4.1	Información requerida por las autoridades competentes	59
7.4.2	Levante y despacho de la carga de exportación y de importación	60
7.4.3	Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales	62

7.4.4	Contenedores y paletas.....	62
7.4.5	Documentos y procedimientos relativos al correo	63
7.4.6	Material radiactivo	63
7.5	PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS.....	64
	Generalidades	64
7.5.1	Personas no admisibles.....	64
7.5.2	Personas deportadas.....	66
7.5.3	Obtención de un documento de viaje sustitutivo.....	68
CAPÍTULO 8.....		69
8.1	AEROPUERTOS INTERNACIONALES - INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO	69
8.1.1	Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos	69
8.1.2	Instalaciones y servicios necesarios para implantar las medidas de sanidad pública, el socorro médico de urgencia y las relativas a la cuarentena de animales y plantas.	70
8.1.3	Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes.....	71
8.1.4	Pasajeros insubordinados	72
8.1.5	Comodidades para los pasajeros.....	72
CAPÍTULO 9.....		73
9.1	ATERRIJAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES.....	73
9.1.1	Breve parada-estancia.....	73
9.1.2	Interrupción del vuelo.....	73
CAPÍTULO 10.....		75
10.1	DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS.....	75
10.1.1	Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro	75
10.1.2	Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas.....	76
10.1.3	Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias	76
10.1.4	Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas.....	77
10.1.5	Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles.....	78
10.1.6	Establecimiento de programas nacionales de facilitación.....	78

10.2 FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDADES.....	79
10.2.1 Acceso a los aeropuertos	79
10.2.2 Acceso a los servicios aéreos.....	79
10.2.3 Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares	79
CAPÍTULO 11	81
11.1 SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS.....	81
11.1.1 Información anticipada sobre pasajeros (API)	81
11.1.2 Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR).....	82
ADJUNTO 1.....	87
1.1 REGLAMENTO DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO	87
ADJUNTO 2.....	88
2.1 MODELO DE PROGRAMA DE FACILITACION DE AEROPUERTO	88
APÉNDICES.....	91
APÉNDICE 1	92
DECLARACIÓN GENERAL.....	92
APÉNDICE 2	93
MANIFIESTO DE PASAJEROS.....	93
APÉNDICE 3	94
MANIFIESTO DE CARGA.....	94
APÉNDICE 4	95
CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL	95
TARJETA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE	96
RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA	97
CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN (CMT).....	99
APÉNDICE 8	100
CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL	100
APÉNDICE 9	101
9.1 FORMATOS SUGERIDOS DE DOCUMENTOS PARA DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLES	101
9.1.1 Documentos de atestación de pérdida o destrucción de documentos de viaje.....	101

9.1.2 Carta relativa a documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores..... 102

CAPÍTULO 12..... 103

REVISIÓN Y ACEPTACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO 103

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

II. RESOLUCIÓN



MINISTERIO DE
COMUNICACIONES,
INFRAESTRUCTURA
Y VIVIENDA



RES-DS-115-2022

EL DIRECTOR GENERAL DE LA
DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

CONSIDERANDO

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

CONSIDERANDO

Que con base en la literal a) del artículo 7 del Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala es facultad de la Dirección General de Aeronáutica Civil "Elaborar, emitir, revisar, aprobar y modificar las regulaciones y disposiciones complementarias de aviación que sean necesarias, para el cumplimiento de la presente ley y sus reglamentos". Artículo 4 del Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo 384-2001 y sus Reformas.

CONSIDERANDO

Que el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria de esta Dirección General, revisó, modificó, aceptó el Manual del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, mismo que fue remitido a la Unidad de Planificación en oficio número No. 002-FAL-ANSA-2022/AR de fecha 22 de febrero de 2022; habiéndose procedido por parte de la Unidad de Planificación a estructurar el referido manual de conformidad con las disposiciones vigentes sobre la elaboración de manuales de esta Dirección General.

POR TANTO

La Dirección General de Aeronáutica Civil; con fundamento en los considerandos, Ley de Aviación Civil, Decreto número 93-2000 del Congreso de la República de Guatemala, Reglamento de la Ley de Aviación Civil, Acuerdo Gubernativo No. 384-2001.

RESUELVE:

- I) **APROBAR** a partir de la presente fecha la última actualización del Manual del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo de la Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria.
- II) Se instruye a la Unidad de Planificación de la Dirección General de Aeronáutica Civil a realizar la entrega del manual correspondiente.
- III) Notifíquese y publíquese, para los efectos legales correspondientes.

Guatemala, 25 de febrero de 2022.



P.A. Francis Arturo Argueta Aguirre
Director General
Dirección General de Aeronáutica Civil

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

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

III. ALCANCE Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

a. El contenido del presente programa es aplicable a:

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

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

IV. DISTRIBUCIÓN DEL PROGRAMA

- a. El mecanismo de distribución del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- se realizará a través de la página web de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- (<http://www.dgac.gob.gt/index.php/documentos>)
- b. El Documento Publicado llevara transversalmente una marca de agua.
- c. El documento será publicado en formato digital protegido, quedando liberada únicamente la opción de impresión.
- d. Este ejemplar es propiedad de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala y por lo tanto no podrá ser enmendado sin consentimiento previo ni utilizado para otros fines para los cuales fue creado.
- e. Este documento deberá mantenerse en un lugar accesible para rápida consulta de las personas autorizadas.
- f. Este documento debe ser socializado de forma verbal o escrita a todo el personal que aplica y participa en facilitación de la aviación civil.
- g. El desconocimiento del presente programa no justifica su incumplimiento.

V. LISTA DE PAGINAS EFECTIVAS

SECCIÓN Y/O PARTE	PAGINA No.	REVISIÓN ORIGINAL	FECHA
Caratula	1	04	13-01-2022
Índice	2	04	13-01-2022
Índice	3	04	13-01-2022
Índice	4	04	13-01-2022
Índice	5	04	13-01-2022
Índice	6	04	13-01-2022
Índice	7	04	13-01-2022
Resolución	8	04	13-01-2022
Alcance	9	04	13-01-2022
Distribución del programa	10	04	13-01-2022
Lista de Páginas Efectivas	11	04	13-01-2022
Lista de Páginas Efectivas	12	04	13-01-2022
Lista de Páginas Efectivas	13	04	13-01-2022
Registro de Enmiendas	14	04	13-01-2022
Siglas y Acrónimos	15	04	13-01-2022
Política y Organización de Facilitación del Transporte Aéreo	16	04	13-01-2022
Capítulo 1	17	04	13-01-2022
Capítulo 1	18	04	13-01-2022
Capítulo 2	19	04	13-01-2022
Capítulo 2	20	04	13-01-2022
Capítulo 2	21	04	13-01-2022
Capítulo 2	22	04	13-01-2022
Capítulo 2	23	04	13-01-2022
Capítulo 2	24	04	13-01-2022
Capítulo 2	25	04	13-01-2022
Capítulo 3	26	04	13-01-2022
Capítulo 4	27	04	13-01-2022
Capítulo 5	28	04	13-01-2022
Capítulo 5	29	04	13-01-2022
Capítulo 5	30	04	13-01-2022
Capítulo 5	31	04	13-01-2022
Capítulo 5	32	04	13-01-2022
Capítulo 5	33	04	13-01-2022
Capítulo 6	34	04	13-01-2022
Capítulo 6	35	04	13-01-2022
Capítulo 6	36	04	13-01-2022
Capítulo 6	37	04	13-01-2022
Capítulo 6	38	04	13-01-2022
Capítulo 6	39	04	13-01-2022
Capítulo 6	40	04	13-01-2022
Capítulo 6	41	04	13-01-2022
Capítulo 7	42	04	13-01-2022
Capítulo 7	43	04	13-01-2022
Capítulo 7	44	04	13-01-2022
Capítulo 7	45	04	13-01-2022

Capítulo 7	46	04	13-01-2022
Capítulo 7	47	04	13-01-2022
Capítulo 7	48	04	13-01-2022
Capítulo 7	49	04	13-01-2022
Capítulo 7	50	04	13-01-2022
Capítulo 7	51	04	13-01-2022
Capítulo 7	52	04	13-01-2022
Capítulo 7	53	04	13-01-2022
Capítulo 7	54	04	13-01-2022
Capítulo 7	55	04	13-01-2022
Capítulo 7	56	04	13-01-2022
Capítulo 7	57	04	13-01-2022
Capítulo 7	58	04	13-01-2022
Capítulo 7	59	04	13-01-2022
Capítulo 7	60	04	13-01-2022
Capítulo 7	61	04	13-01-2022
Capítulo 7	62	04	13-01-2022
Capítulo 7	63	04	13-01-2022
Capítulo 7	64	04	13-01-2022
Capítulo 7	65	04	13-01-2022
Capítulo 7	66	04	13-01-2022
Capítulo 7	67	04	13-01-2022
Capítulo 7	68	04	13-01-2022
Capítulo 8	69	04	13-01-2022
Capítulo 8	70	04	13-01-2022
Capítulo 8	71	04	13-01-2022
Capítulo 8	72	04	13-01-2022
Capítulo 9	73	04	13-01-2022
Capítulo 9	74	04	13-01-2022
Capítulo 10	75	04	13-01-2022
Capítulo 10	76	04	13-01-2022
Capítulo 10	77	04	13-01-2022
Capítulo 10	78	04	13-01-2022
Capítulo 10	79	04	13-01-2022
Capítulo 10	80	04	13-01-2022
Capítulo 11	81	04	13-01-2022
Capítulo 11	82	04	13-01-2022
Capítulo 11	83	04	13-01-2022
Capítulo 11	84	04	13-01-2022
Capítulo 11	85	04	13-01-2022
Capítulo 11	86	04	13-01-2022
Adjunto 1	87	04	13-01-2022
Adjunto 2	88	04	13-01-2022
Adjunto 2	89	04	13-01-2022
Apéndices	90	04	13-01-2022
Apéndices	91	04	13-01-2022
Apéndices	92	04	13-01-2022
Apéndices	93	04	13-01-2022

Apéndices	94	04	13-01-2022
Apéndices	95	04	13-01-2022
Apéndices	96	04	13-01-2022
Apéndices	97	04	13-01-2022
Apéndices	98	04	13-01-2022
Apéndices	99	04	13-01-2022
Apéndices	100	04	13-01-2022
Apéndices	101	04	13-01-2022

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

VI. PROCESO Y REGISTRO DE REVISIONES Y ENMIENDAS

- a. Las revisiones para enmiendas del presente programa las efectuará periódicamente el Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo –DNFTA-, cuando surjan cambios en la legislación internacional y nacional en materia de facilitación del transporte aéreo.
- b. Este programa no es un instrumento rígido, por lo cual todas las personas que tienen alcance al mismo pueden solicitar su enmienda mediante oficio dirigido a la -ANSAC- a través del -DNFTA-. La solicitud debe describir con precisión las palabras, texto, párrafos, normas, procedimientos, apéndices u otra parte del -PNFTA- que se necesite enmendar. El -DNFTA- revisará la solicitud de enmienda al -PNFTA- y la trasladará a la -ANSAC- para su autorización.
- c. Como consecuencia de la revisión, este programa podrá ser enmendado parcialmente o reeditado. Cuando las enmiendas sean mínimas, se presentarán ante la -ANSAC- para su autorización y podrán consistir en un documento separado, el cual podrá ser incorporado con posterioridad en el momento que se efectuó la reedición del programa. Cuando el programa sea enmendado parcialmente todo el contenido nuevo o enmendado será identificado por una nota de referencia al pie de la misma. Si las enmiendas fueren mayores, se considerará una reedición del presente programa.
- d. Las anotaciones y modificaciones escritas a mano no están permitidas.
- e. El Director General de la Dirección General de Aeronáutica Civil aprobará en presente programa y las enmiendas que se le realicen mediante resolución adjunta al presente programa.
- f. Se deberá mantener al día las revisiones colocando en la tabla adjunta a esta sección el número de revisión, número de página revisada, descripción del tema revisado, fecha cuando se efectuó la revisión y el nombre del ente o persona que efectuó la misma, la firma y nombre de la dependencia que autoriza y aprueba la enmienda.
- g. Este documento tendrá vigencia a partir de la fecha de su aprobación.

No.	Página revisada	Descripción	Fecha	Revisada por	Firma de autorización	Firma de aprobación
01	Todo el Doc.	1ra. Edición	02/08/2016	GNSA		
02	Reedición total.	2da. Edición. 1ra Enmienda.	23/02/2018	DNO		
03	Reedición total.	3ra. Edición. 2da Enmienda.	24/08/2021	DNFTA		

VII. SIGLAS Y ACRÓNIMOS

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

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

VIII. POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO

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

1) Primer Nivel. Autoridad ejecutiva y política:

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

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

- a) Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -ANSAC-
 - i. Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-

CAPITULO 1

1.1 INTRODUCCIÓN

- a. El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, se establece en cumplimiento con las políticas de accesibilidad al transporte aéreo en la República de Guatemala, para garantizar operaciones seguras y eficientes en los aeropuertos del país, evitando demoras innecesarias en las operaciones aéreas de entrada, tránsito y salida.

1.1.1 Facilitación

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

1.1.2 Finalidad del Comité Nacional de Facilitación -CNFTA- y el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-

- a. El establecimiento del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo "CNFTA" y del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo "PNFTA" es obligatorio por normativa de OACI establecidas en el Anexo 9 vigente (Decimoquinta edición, octubre 2017) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- b. El objetivo del Comité -CNFTA y el Programa -PNFTA- es mantener un entorno de aviación civil seguro y protegido en el que los servicios se presenten de manera fiable y eficiente.
- c. La finalidad del -PNFTA-, es la de proporcionar un marco de trabajo para orientar la mejora y optimización de los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, correo, carga y suministros a través de los aeropuertos, así como para mejorar el servicio al cliente, a la vez que se mantienen los requisitos de seguridad pertinentes. El -CNFTA-, constituye un foro de consulta e intercambio de información sobre cuestiones de facilitación entre los interesados gubernamentales, los representantes relacionados con el transporte aéreo y el sector privado.
- d. Si bien se comprometen a brindar el mayor apoyo al Sistema de Facilitación de la República de Guatemala. El estado mantendrá una seguridad de alto nivel, la aplicación efectiva de la ley y un servicio al cliente de alta calidad.
- e. Las actividades encaminadas a lograr estas y otras tareas relacionadas se describen en el -PNFTA-.

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

- a. El -PNFTA-, pretende abordar y armonizar los intereses de todas las entidades que participan en la facilitación, como las Instituciones del Estado, los explotadores de aeronaves, los usuarios de transporte aéreo comercial, los aeropuertos, etc., para

promover el crecimiento del sector del transporte aéreo de una forma fiable, segura y viable. Los posibles beneficios que se esperan obtener son los siguientes:

1. Mantener o aumentar la calidad en el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, correo, carga y suministros.
 2. Mantener o aumentar el nivel de servicio a los pasajeros, así como la rentabilidad y la eficiencia de los procesos y procedimientos;
 3. Facilitar y promover el crecimiento del transporte aéreo, y adaptarse a él; y
 4. Contribuir a una experiencia positiva que satisfaga las necesidades de los pasajeros.
- b. El -PNFTA- de la República de Guatemala, se implanta mediante las actividades del -CNFTA-, siendo la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- la Autoridad designada por la República de Guatemala en el marco de su administración y que será responsable del desarrollo, la implantación y el mantenimiento del -PNFTA-, además de la creación de un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-
- c. El -CNFTA-, está precedido por el Director General de Aeronáutica Civil en su calidad de presidente, vicepresidente Sub Director Técnico Operativo y un representante de la autoridad aeronáutica que coordine las actividades nacionales de facilitación del transporte aéreo como secretaria permanente.

1.1.4 Firma y Numero de Versión

- a. Este documento se actualiza periódicamente, por ejemplo, cuando los reglamentos nacionales así los exijan. El organismo de coordinación de las enmiendas es la Dirección General de Aeronáutica Civil. Las enmiendas se identificarán mediante números de versión.

CAPITULO 2

2.1 Definiciones

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comodidades para los pasajeros. Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI). Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA

(MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de dichos participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Evaluación de riesgo. La evaluación que efectúa un Estado para determinar si una persona deportada puede ser trasladada utilizando servicios aéreos comerciales con o sin acompañamiento de custodias. En la evaluación deberían tenerse en cuenta todos los factores pertinentes, incluida su aptitud médica, mental y física para su traslado en un vuelo comercial, su buena disposición o renuencia a viajar, sus patrones de comportamiento y todo antecedente de actos violentos.

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

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

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

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

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

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

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

Integridad fronteriza. La aplicación que ejerce un Estado de sus leyes o reglamentos relativos al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nota: -La definición se armoniza con la que figura en el "Marco normativo SAFE para asegurar y facilitar el comercio mundial" de la Organización Mundial de Aduanas.

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

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

Persona con discapacidades. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa de discapacidad al utilizar los transportes y cuya situación requiere

atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPITULO 3

3.1 OBJETIVOS DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACION DEL TRANSPORTE AEREO -PNFTA-

3.1.1 Objetivo general

- a. El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, tiene como objetivo implementar el mandato del Convención de Chicago, y Anexo 9 de la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI, para sistematizar las competencias de los distintos organismos que intervienen en el proceso de facilitación, a fin de proporcionar información general y ser una herramienta para la coordinación de dichos organismos. En efecto acelerar el despacho relativo a la entrada, tránsito y salida de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, correo, carga y suministros eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios de operaciones aéreas en los aeropuertos de la República de Guatemala, que prestan servicios a la aviación civil nacional e internacional.

3.1.2 Objetivos específicos

- a. El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- tiene los siguientes objetivos específicos:
 - 1) Garantizar el cumplimiento de las normas internacionales establecidas en el Anexo 9 Facilitación al Convenio de Chicago.
 - 2) Apoyar de manera proactiva el desarrollo de estrategias innovadoras para abordar los problemas de facilitación en el sector del transporte aéreo y el entorno de la aviación civil.
 - 3) Declarar al “Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo” -PNFTA- un documento de interés nacional obligándose su cumplimiento por parte de los organismos públicos y privados a coadyuvar en el esfuerzo para el cumplimiento de los convenios Internacionales y la adecuada aplicación de la legislación nacional.

CAPITULO 4

4.1 LEGISLACIÓN:

4.1.1 Convenios Internacionales

ENTIDAD	DOCUMENTO
OACI	Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en particular los Artículos 10, 13, 14, 22, 23, 37 y 38 (Doc. 7300) (Convenio de Chicago).
OACI	Anexo 9 del Convenio de Chicago - Facilitación (Decimoquinta edición, octubre de 2017)
OACI	Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Doc. 9740) (Convenio de Montreal)
OMA	(Organización Mundial de Aduanas) - Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kyoto).
OMA	Marco normativo SAFE
OMS	(Organización Mundial de la Salud) Reglamento Sanitario Internacional (RSI).

4.1.2 Legislación Nacional

ENTIDAD	DOCUMENTO
Asamblea Nacional constituyente	Constitución Política de la República de Guatemala. Asamblea Nacional Constituyente, 1985.
Congreso de la República de Guatemala	Ley de Aviación Civil (Decreto 93-2000) del Congreso de la República de Guatemala
Congreso de la República de Guatemala	Decreto No. 358 de 28 de marzo de 1947, mediante la cual la República de Guatemala ratifica la adhesión al Convenio sobre aviación Civil Internacional.
Presidencia de la República de Guatemala	Reglamento de la Ley de Aviación Civil (Acuerdo gubernativo 384-2001)

CAPÍTULO 5

5.1 ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO -PNFTA-

- a. El estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- establecerá un programa nacional de facilitación del transporte aéreo, basándose en los requisitos, en materia de facilitación, estipulados en el Convenio y en el mismo Anexo 9. (OACI/A-9/N-8.17).
- b. El estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- establecerá un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA- y los Comités de Facilitación de Aeropuerto -CFA- necesarios, u órganos de coordinación similares, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves. (OACI/A-9/N-8.19).

5.2 EI COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO -CNFTA-

- a) El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA- se establece con el propósito de implantar y administrar las disposiciones del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- en el estado de Guatemala.

5.2.1 Atribuciones del -CNFTA-

El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA- se reúne una vez por mes, o tan a menudo como el presidente considere necesario.

Las responsabilidades del -CNFTA- son las siguientes:

- a) Garantizar la coordinación entre los ministerios, los organismos y la industria pertinentes para eliminar los obstáculos y los retrasos innecesarios y mejorar la eficiencia y el nivel de los servicios de transporte aéreo civil;
- b) Desarrollar e implantar las disposiciones del -PNFTA- de conformidad con las disposiciones del Anexo 9 — Facilitación;
- c) Plantear recomendaciones para mejorar la facilitación del transporte aéreo civil ofrecida por las entidades correspondientes;
- d) Recibir recomendaciones para mejorar la Facilitación del Transporte Aéreo Civil por parte de entidades que no necesariamente sean miembros del Comité.

- e) Fomentar el desarrollo de métodos recomendados en todas las áreas de la facilitación del transporte aéreo civil (p. ej., inmigración, aduanas o atención de personas con discapacidad);
- f) Debatir sobre los cambios propuestos en los reglamentos en materia de facilitación del transporte aéreo civil (p. ej., en las enmiendas al Anexo 9);
- g) Informar a los departamentos, organismos competentes y otras organizaciones interesadas sobre los avances en facilitación en el ámbito de la aviación civil (p. ej., resultados del Grupo de expertos sobre facilitación de la OACI), y escuchar su punto de vista y realizar recomendaciones en relación con las cuestiones relacionadas con el -PNFTA-; y
- h) Coordinar con el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -CNSAC- los aspectos relacionados con la seguridad de la facilitación.

5.2.2 Composición del -CNFTA-

El -CNFTA- está compuesto por funcionarios públicos, que representan los principales intereses implicados en los diversos ámbitos de facilitación, y por representantes del sector de la aviación y otros agentes, permanentes o temporales, que pueden contribuir a la labor del comité. También podrán participar sustitutos designados por sus respectivas organizaciones. Estas personas deben tener suficiente autoridad para hablar en nombre de sus organizaciones y para poner en marcha las medidas necesarias en apoyo de la labor del -CNFTA-. Asimismo, el presidente del Comité podrá invitar expertos para que asesoren o contribuyan a asuntos concretos. Para garantizar que la comunicación entre el gobierno y el sector de la aviación civil (incluidas las aerolíneas extranjeras)

El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo CNFTA, está conformado de la siguiente manera:

PRESIDENTE: Director General de Aeronáutica Civil, o su representante, quien presidirá

SECRETARIO PERMANENTE: Un representante de la autoridad aeronáutica que coordine las actividades nacionales de facilitación del transporte aéreo.

5.2.3 Miembros:

- Administradores de Aeropuertos Internacionales.
- Un representante de Líneas Aéreas Nacionales.
- Un representante de Líneas Aéreas Extranjeras.
- Un representante del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-
- Un representante de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- de la Intendencia General de Aduanas.
- Un representante de la Cámara de Turismo.
- Un representante del Instituto Guatemalteco de Turismo -IGM-

- Un representante de la gremial de Exportadores.

(Artículo 43/ Reglamento de la ley de la Aviación Civil/ Decreto 384-2001)

5.2.4 Observadores e invitados

a) El CNFTA, podrá incorporar observadores y realizar la invitación a Empresas u otras Instituciones cuando el caso lo requiera, por ejemplo:

- Un representante de la autoridad del Ministerio de Gobernación -MINGOB-
- Un representante de la autoridad del Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda -MICIVI-
- Un representante de la autoridad del Ministerio de Relaciones Exteriores -MINEX-
- Un representante de la autoridad del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS-
- Un representante de la autoridad del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación/ Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA-
- Un representante de la autoridad de la Dirección General de Correos y Telégrafos -DGCT-
- Un representante de la Asociación Guatemaltecas de Líneas Aéreas -AGLA-
- Un representante de Servicios de Escala.
- Un representante de la Administración Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -ANSAC-

5.2.5 Tareas y programas de trabajo.

a) El Comité Nacional de Facilitación:

- 1) Revisará periódicamente el nivel de la facilitación de aviación civil en los aeropuertos internacionales del país;
- 2) Estudiará y recomendará soluciones a los problemas de facilitación de aviación civil.
- 3) Se mantendrá informado de las operaciones de los CFA, a fin de garantizar que las prácticas y los procedimientos empleados en los aeropuertos si están en conformidad con la legislación aplicable y los SARPS de la OACI.
- 4) Considerará los cambios propuestos en la legislación internacional o en las prácticas recomendadas enviadas por foros internacionales y ofrecerá su opinión para la formulación de la postura política nacional.
- 5) Revisará las disposiciones del Anexo 9 y su implantación por medio de prácticas y procedimientos a nivel nacional, con el fin de determinar el cumplimiento o las diferencias de archivos con los SARPS del Anexo 9.

- 6) revisará sistemáticamente las diferencias de archivos con la OACI en lo que se refiere al Anexo 9, así como cualquier legislación o reglamento que exijan las prácticas y los procedimientos que dan lugar a dichas diferencias con el fin de trabajar en pro de su eliminación, ya sea proponiendo cambios en las prácticas y los procedimientos en cuestión, o, en caso necesario, proponiendo cambios en la legislación o los reglamentos aplicables.
- 7) Identificará y compartirá la información de cada entidad participante sobre los desarrollos en sus respectivos ámbitos de trabajo que puedan afectar a la facilitación.
- 8) Garantizará que los Comités de Facilitación de los Aeropuertos CFA, se reúnan periódicamente para supervisar y evaluar los progresos en aeropuertos.

El -CNFTA- establece sus prioridades, su calendario de trabajo en un programa anual y definiendo e implantando su programa de trabajo con regularidad.

El -CNFTA- podrá organizar su trabajo en reuniones subgrupales específicas para abordar los aspectos de eficacia y eficiencia. Los resultados de los subgrupos se informarán al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-.

5.3 COMITÉ DE FACILITACIÓN DE AEROPUERTO -CFA-

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

Las atribuciones del comité de facilitación de aeropuerto son:

- a. Implantar el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- a nivel del aeropuerto;
- b. examinar los problemas que surjan en relación con la autorización de aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores, y proporcionar en la medida de lo posible soluciones eficaces a los problemas que puedan producirse en el aeropuerto de que se trate; y
- c. formular recomendaciones, si procede, al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA- o al ministerio/organismo/entidad de que se trate para la implantación de propuestas que no pueda llevar a cabo el Comité de Facilitación de Aeropuerto -CFA-.

Los Comités de Facilitación de Aeropuertos (presididos por los explotadores aeroportuarios) estarán compuestos por representantes de las principales partes interesadas en la facilitación del transporte aéreo civil en los aeropuertos, que pueden incluir, entre otros, a autoridades de aviación civil, inmigración, aduanas, aerolíneas, organismos de seguridad, servicios de correos y telecomunicaciones, y operadores de

servicios de escala. Los Comités de facilitación de aeropuertos se reunirán por lo menos 1 vez cada dos meses.

Los Comités de Facilitación de Aeropuertos -CFA- proporcionarán información actualizada sobre los asuntos de facilitación de los aeropuertos al -DNFTA- y designarán un representante para que actúe en calidad de miembro del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA- para informar de los problemas de facilitación del transporte aéreo que no se puedan resolver a nivel operativo.

Las respectivas organizaciones que sean miembros del -CNFTA- también facilitarán información actualizada sobre las cuestiones de facilitación que sean de su competencia en las reuniones de dicho comité y notificarán cualquier problema de facilitación del transporte aéreo civil a los que se enfrenten sus organizaciones durante la implantación del -PNFTA-.

5.3.1 Composición del -CFA-

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

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

VICEPRESIDENTE: Sub Gerente de Aeropuerto o su representante.

SECRETARÍA: Representante de facilitación que coordine las actividades de facilitación a nivel aeroportuario.

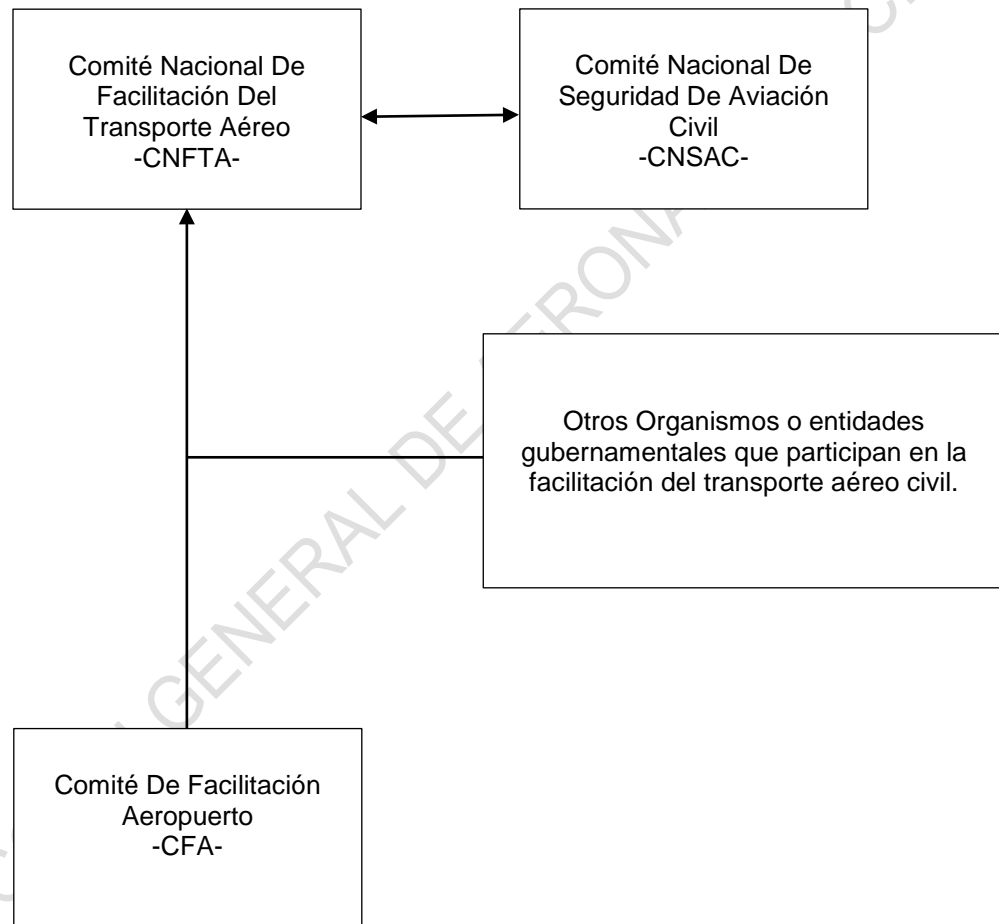
5.3.2 Miembros:

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

5.3.3 Coordinación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-

Para las cuestiones que afecten tanto a la facilitación como a la seguridad de la aviación, el CNFTA se coordinará y comunicará con el CNSAC, y viceversa, para garantizar la pronta resolución de los problemas.

La siguiente figura ilustra el marco de coordinación que deberá adoptarse en la implantación del PNFTA:



CAPÍTULO 6

6.1 FUNCIONES, ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS ORGANISMOS QUE SE OCUPAN DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AEREO

6.1.1 Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-

- 1) Participación y coordinación con el Comité Nacional de Facilitación -CNFTA-;
- 2) comunicación del material relacionado con el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y la OACI;
- 3) implantación de los SARPS del Anexo 9;
- 4) comunicación oportuna de las diferencias planificadas al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-;
- 5) realización de todos los esfuerzos para garantizar el cumplimiento con el Anexo 9 y evitar las diferencias con los SARPS del Anexo 9;
- 6) comunicación y coordinación, según sea necesario, con los representantes de la OACI.

6.1.2 Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -DNFTA-

El Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -DNFTA- es la autoridad designada y el coordinador asociado general del -PNFTA-. El presidente del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- es responsable de convocar reuniones ordinarias y ad hoc de dicho comité y de garantizar que la autoridad competente contemple las políticas o los reglamentos propuestos por dicho comité a efectos de la legislación nacional. La autoridad designada se coordinará con todos los ministerios responsables, que mantendrán plena responsabilidad en sus ámbitos de competencia específicos.

- a) Por tanto, las responsabilidades de facilitación de la autoridad designada son:
- 1) Trabajar con el presidente/representante del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil -PNSAC- a fin de lograr y mantener la coherencia entre el PNFTA y el PNSAC;
 - 2) proporcionar apoyo de secretaría al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-
 - 3) revisar periódicamente que se cumple plenamente con los SARPS del Anexo 9 y, si es necesario, las diferencias de archivos, y notificar a la OACI;
 - 4) garantizar que las operaciones se lleven a cabo en conformidad con las leyes de los Estados, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de productividad para los operadores, los aeropuertos y los organismos estatales (de inspección) implicados; y

- 5) abordar cualquier otra cuestión relacionada con la facilitación del transporte aéreo bajo la dirección del presidente del -CNFTA-.

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

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación del transporte aéreo civil que deben tenerse en cuenta son:

- a) Establecer y garantizar la implantación de un Programa nacional de seguridad de la aviación civil para proteger la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita;
- b) definir y asignar tareas y coordinar actividades entre los departamentos, los organismos y otras organizaciones del Estado, el aeropuerto y los explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades que se encarguen o sean responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa nacional de seguridad de la aviación civil;
- c) organizar los recursos y las instalaciones de apoyo exigidas por los servicios de seguridad de la aviación de manera que estén disponibles en cada uno de los aeropuertos que brinde servicios relacionados con la aviación civil;
- d) coordinar y trabajar en estrecha colaboración con otros organismos estatales, explotadores de aeronaves y operadores aeroportuarios en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de tal manera que se minimicen los retrasos e inconvenientes innecesarios para el traslado de pasajeros, equipaje, carga y aeronaves;
- e) organizar controles y procedimientos de seguridad de modo que, en la medida de lo posible, tengan una interferencia mínima, o provoquen el mínimo retraso, en las actividades de la aviación civil, siempre que la eficacia de estos controles y procedimientos de seguridad no se vea reducida;
- f) garantizar, siempre que sea posible, el uso de técnicas de inspección y examinación eficientes de los viajeros y sus equipajes, la carga y las aeronaves para facilitar salida de las aeronaves;
- g) permitir la adopción de procedimientos, servicios e iniciativas para facilitar el traslado de viajeros, equipaje, carga y aeronaves, siempre que se cumplan todas las medidas de seguridad necesarias y otros requisitos de control;
- h) coordinar con las autoridades de inmigración/expedición de documentos de viaje, pasaportes y visados para garantizar que las tecnologías integradas en el documento de viaje mejoran la facilitación y la seguridad del viajero;
- i) asesorar al presidente del -CNFTA- sobre los procesos o las implicaciones de seguridad para su análisis como y cuando sea necesario; y
- j) participar en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo - CNFTA-.

6.1.4 Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

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

6.1.5 Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

- 1) emisión de documentos de viaje y garantía de que los documentos de viaje de lectura mecánica cumplen con las especificaciones de la OACI del Doc. 9303, a fin de asegurar su legibilidad en lectores mecánicos de distintos fabricantes en todo el mundo;
- 2) detección y denegación de emisión de documentos de viaje a personas no identificadas o indocumentadas que puedan representar una amenaza para la aviación civil y el Estado;
- 3) coordinación con las autoridades de seguridad, si es preciso, para garantizar que las tecnologías incorporadas a los documentos de viaje mejoren la facilitación y la seguridad del viajero;
- 4) comprobación de la validez y aceptabilidad de los documentos de viaje en los puntos de control fronterizo;
- 5) examinación de las personas antes de la entrada al Estado y la salida de éste;
- 6) cuando se necesiten tarjetas de embarque y desembarque, garantía de que la tarjeta de embarque y desembarque se ajusta a los requisitos de formato de la OACI establecidos en el Anexo 9;
- 7) identificación y prevención de los viajes de personas que carecen de la documentación requerida, ya que pueden constituir una amenaza para la aviación civil y el Estado;

- 8) si la legislación internacional o nacional lo permite, creación y adopción de una política activa de intercambio de información con las partes interesadas y los Estados de la región para proteger las fronteras nacionales de las consecuencias negativas de la inmigración ilegal;
- 9) ayuda a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje;
- 10) información a los operadores de los requisitos de la autoridad designada con respecto a la entrada, el tránsito y la salida de los viajeros;
- 11) en caso de accidentes de aviación, aceptación sin demora de la entrada, con carácter provisional, de los expertos necesarios para la búsqueda, el rescate, la investigación de accidentes y la reparación o el salvamento de aeronaves de conformidad con el Anexo 12 — Búsqueda y salvamento, y el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, sin necesidad de presentar ningún otro documento de viaje, si corresponde, que el pasaporte;
- 12) en los casos en que se requiera un visado para expertos en investigación sobre una misión relacionada con un accidente, la autoridad designada deberá, cuando sea necesario y, de forma excepcional, expedir un visado a su llegada o facilitarles la llegada;
- 13) garantía de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 en relación con personas inadmisibles y deportadas;
- 14) participación en el -CNFTA- y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación; y
- 15) prestación de servicios suficientes para operadores sin cargo alguno durante las horas de trabajo establecidas.

6.1.6 Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS-

- a) De acuerdo con el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300), se tomarán medidas eficaces para evitar la propagación de enfermedades de transmisión por aire. En lo que respecta a la facilitación, la Autoridad Sanitaria (Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS-) es responsable, entre otras cosas, de lo siguiente:
 - 1) Colaboración activa con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros países con el fin de garantizar que el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) se implante eficazmente;
 - 2) detección de acontecimientos que impliquen enfermedades o muertes por encima de los niveles esperados durante un período de tiempo determinado en todas las áreas del Estado;
 - 3) presentación inmediata de toda la información básica y disponible para obtener una respuesta adecuada de los servicios de atención sanitaria.
 - 4) implantación de medidas de control preliminares (para paliar la propagación de enfermedades) de forma inmediata;

- 5) respuesta rápida y eficaz a los riesgos para la salud pública y las emergencias de salud pública de interés internacional;
- 6) garantía de aplicación de desinsectación, desinfección y descontaminación de las aeronaves en conformidad con las recomendaciones de la OMS y en cumplimiento con el RSI;
- 7) proporción de instalaciones adecuadas para la vacunación, la cuarentena (en caso necesario) y la emisión de los certificados necesarios;
- 8) en colaboración con los explotadores de aeronaves y aeropuertos, garantía de que la preparación y el almacenamiento de alimentos, el servicio de comidas, el suministro de agua y otros elementos destinados al consumo en el aeropuerto o a bordo de una aeronave son higiénicos y cumplen con las normas establecidas por la OMS y la autoridad en materia de alimentos y agricultura;
- 9) notificación inmediata a la OMS y de conformidad con los requisitos del RSI de toda la información esencial relacionada con cualquier riesgo para la salud a escala internacional;
- 10) garantía de la accesibilidad a servicios médicos adecuados, incluidas las instalaciones de diagnóstico, para permitir la evaluación y la atención inmediatas de los viajeros/trabajadores del aeropuerto enfermos;
- 11) establecimiento y mantenimiento de un plan de contingencia de emergencia de salud pública a fin de asegurar una rápida respuesta a cualquier emergencia de salud pública de interés internacional;
- 12) garantía de proporción del espacio adecuado, separado del resto de pasajeros, para entrevistar a personas sospechosas o afectadas;
- 13) evaluación del estado de salud y, si es necesario, organización de la cuarentena de los viajeros sospechosos; y
- 14) participación en las reuniones del -CNFTA- y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

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

a) En términos de facilitación, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- debe garantizar lo siguiente:

- 1) Que las plantas y los animales que se exporten o importen al país cumplan con las regulaciones de transporte y la certificación necesaria de los organismos competentes;
- 2) Que se mantengan las consultas con los organismos/instituciones internacionales que regulan la alimentación, la agricultura y los animales con el fin de estar al corriente de las últimas novedades y poner al día al comité de facilitación del aeropuerto y otras

- partes interesadas sobre la evolución de los acontecimientos que afecten a la aviación civil.
- 3) Cuando sea necesario desinfectar una aeronave por motivos de sanidad animal, solo se emplearán los métodos y desinfectantes recomendadas por la Oficina Internacional de Epizootias.
 - 4) participación en las reuniones del -CNFTA-. y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

6.1.8 Explotadores de Aeronaves.

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

6.1.9 Operadores Aeroportuarios.

- a) Se espera que las Administraciones Aeroportuarias consulten constantemente con los explotadores de aeronaves, los organismos de control y otras partes interesadas pertinentes a fin de garantizar la proporción de instalaciones y servicios satisfactorios para una rápida gestión y autorización de tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores.
- b) Las tareas de facilitación específicas del administrador de aeropuerto incluyen, entre otras:
 - 1) diseñar los aeropuertos de manera que mejore la gestión de afluencia del tránsito aéreo;

- 2) exhibir las señales recomendadas a nivel internacional para facilitar el movimiento y el tránsito de pasajeros dentro de los aeropuertos;
- 3) facilitar pantallas de información de vuelos (FID);
- 4) utilizar equipos de seguridad especializados, cuando sea necesario, para examinar pasajeros, de modo que se reduzca al mínimo la cantidad de viajeros que tienen que ser inspeccionados por otros medios;
- 5) disponer de espacio para instalaciones necesarias para implantar medidas de mantenimiento de la salud pública, así como para la cuarentena animal y vegetal;
- 6) suministrar espacio e instalaciones para los organismos que estén a cargo del control de autorizaciones en condiciones no menos ni más favorables que las que se aplican a los operadores aeroportuarios o los usuarios que requieren espacio e instalaciones de escala similar;
- 7) proporcionar, mantener y optimizar instalaciones y servicios para los pasajeros con necesidades especiales, incluidos aquellos con movilidad reducida o discapacidad;
- 8) organizar comités de facilitación de aeropuertos o comité de usuarios de los aeropuertos;
- 9) participar en el -CNFTA- y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.
- 10) Preparar, implementar y mantener actualizado un Programa de Facilitación de Aeropuerto que cumpla con el Adjunto 2 al presente programa, con los detalles de cada medida de facilitación aplicada en el aeropuerto, asegurando el cumplimiento de los requisitos del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-.
- 11) Nombrar a un Coordinador local de Facilitación responsable de la aplicación del Programa de Facilitación de Aeropuerto quien será el enlace oficial con la Administración Aeroportuaria.

6.1.10 Agentes de Servicios de Escala

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

6.1.11 Asociación Guatemalteca de Líneas Aéreas -AGLA-

- a) En términos de facilitación, la asociación de Líneas Aéreas debe garantizar lo siguiente:

Archivo: UP/PROGRAMA/ DGAC-PRO-001-2022 Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.	ULTIMA ACTUALIZACIÓN ENERO 2022	Página 40 de 104
---	------------------------------------	------------------

- 1) Serán portadores de todas las normas y procedimientos establecidos en el -CNFTA- y estas serán retransmitidas a sus asociados.
- 2) Será el responsable de representar a los Explotadores de aeronaves asociados en la conformación de grupos de trabajos.
- 3) Informará de forma permanente a los asociados todo cambio de normativa que afecte el Sistema de Facilitación.
- 4) Participación en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo. -CNFTA-

6.1.12 Instituto Guatemalteco de Turismo -INGUAT-

- a) En términos de facilitación, la Autoridad de Turismo debe garantizar lo siguiente:
 - 1) Efectuará los arreglos necesarios con el fin de contar con personal capacitado para el intercambio bilingüe de información que prestará servicios en puestos de información a los turistas y usuarios de los Aeropuertos;
 - 2) establecerá puestos de información ubicados en zonas públicas de los aeropuertos internacionales, para facilitar la mayor asistencia turística posible, que sea de interés del público y de la industria;
 - 3) implementará Centros de Información a nivel general, tanto para el usuario, como para las operadoras de los aeropuertos;
 - 4) participación en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación de Transporte Aero - CNFTA-

6.1.13 Ministerio de Gobernación -MINGOB-

- a) En materia de facilitación el Ministerio de Gobernación deberá a través del 5to. Viceministerio, la Policía Nacional Civil -PNC- y sus diferentes sub divisiones y/o departamentos (SGAIA/DIPAFRONT) se establecen las siguientes responsabilidades:
 - 1) responsable de las funciones y actividades de Policía con la finalidad de preservar el orden público;
 - 2) simplificará en lo posible los controles pertinentes con el propósito de preservar la ventaja de la rapidez que es inherente al transporte aéreo;
 - 3) garantizará la presencia policial en ambos géneros en todas las áreas de los aeropuertos;
 - 4) Realizar el control de personas y equipajes, inspección de aeronaves, verificación y registro de medicamentos controlados, con personal especializado, respetando para ello las disposiciones legales para el efecto.
 - 5) agilizará todos los controles de estupefacientes en los aeropuertos, aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipaje, correo, carga y suministros;

- 6) garantizará la presencia suficiente de personal de género femenino y masculino en el control de pasajeros;
- 7) utilizará equipos tecnológicos especializados, en aeropuertos cuando sea necesario, para examinar a pasajeros sospechosos, de modo que se reduzca al mínimo la cantidad de pasajeros que tienen que ser inspeccionados por otros medios;
- 5) participación en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación de Transporte Aero - CNFTA-

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

CAPÍTULO 7

7.1 ORGANISMOS RESPONSABLES DE LA IMPLANTACIÓN DE LAS DISPOSICIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD DEL ANEXO 9

7.1.1 Entrada y salida de aeronaves.

Generalidades

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

- a. El estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- mediante el Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -DNFTA- en coordinación con las entidades públicas y privadas adoptarán medidas apropiadas para el despacho de las aeronaves que llegan de otro Estado contratante o salen hacia el mismo, y las aplicarán de tal manera que se eviten demoras innecesarias. (OACI/A-9/N-2.1).
 - b. Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC- y los Explotadores de Aeronaves tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda. (OACI/A-9/N-2.2).
- 1) Las Instituciones involucradas en la entrada y salida de aeronaves son:

Autoridad Aduanera:

- a) Control de mercancías que embarcan y desembarcan de la aeronave.
- b) Control de documentación que debe portar la carga (manifiesto de carga u otras).

Autoridades Sanitarias:

- a) Control de desinfección de aeronaves.
- b) Control de desinsectación de aeronave.

Autoridad de control de estupefacientes:

- a) Control y liberación de la aeronave.
- b) Control del servicio de Catering.

Administrador de aeropuerto:

- a) Servicios de asistencia en tierra.
- b) Carguío de combustible.

c) Asignación de parqueos.

Explotador de aeronaves:

- a) Manifiesto de pasajeros.
- b) Documentación requerida por el Estado.

Todas las Empresas e instituciones involucradas en los procesos de entrada tránsito y salida de una aeronave se deben de comprometer en agilizar sus procesos y procedimientos garantizando que se eviten demoras con las aeronaves.

- c. La Dirección General de Aeronáutica Civil del estado de Guatemala no podrá negar a una aeronave el acceso a un aeropuerto internacional por motivos de salud pública, a menos que las medidas que se tomen sean conformes al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud. (OACI/A-9/N-2.4).
- d. Si, en respuesta a un riesgo específico de salud pública o a una emergencia de salud pública de importancia internacional, si el estado de Guatemala mediante el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social –MSPAS- considera la introducción de medidas sanitarias adicionales a las recomendadas por la OMS, comprendido entre otros, el Artículo 43 en el que se estipula, entre otras cosas, que, para determinar si aplican medidas sanitarias adicionales, los Estados Partes se basarán en: a) principios científicos; b) las pruebas científicas disponibles de un riesgo para la salud humana o, si esas pruebas son insuficientes, la información disponible, incluida la procedente de las OMS y otras organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales pertinentes; y c) toda orientación o recomendaciones específicas disponibles de la OMS (OACI/A-9/N-2.5).

7.1.2 Documentos - requisitos y uso

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este capítulo. (OACI/A-9/N-2.6).
- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá visados, ni cobrará derechos de visado ni de otra clase, en relación con el uso de los documentos requeridos para la entrada o salida de las aeronaves. (OACI/A-9/N-2.7).
- c. Con sujeción a la capacidad tecnológica de los aeropuertos internacionales del estado de Guatemala, los documentos para la entrada y salida de aeronaves se aceptarán cuando se presenten:
 - 1. en forma electrónica, transmitidos a un sistema de información de las autoridades competentes;
 - 2. en forma impresa, producidos o transmitidos electrónicamente; o
 - 3. en forma impresa, llenados manualmente y siguiendo los formatos descritos en el presente Anexo. (OACI/A-9/N-2.9).

- d. Cuando el explotador de aeronaves o alguien en su nombre transmita a las autoridades competentes un determinado documento en forma electrónica, el Estado contratante no exigirá la presentación del mismo documento en forma impresa. (OACI/A-9/N-2.10).
- e. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- del Estado de Guatemala cuando requieran una declaración general limitará la información requerida a los elementos indicados en el Apéndice 1. La información se aceptará en forma electrónica o impresa. (OACI/A-9/N-2.11).
- f. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- exija únicamente una atestación con respecto a la declaración general se adoptarán medidas por las cuales el requisito de atestación pueda satisfacerse ya sea mediante una declaración añadida manualmente o por un estampillado con un sello de goma añadido a una página del manifiesto de carga. Dicha atestación será firmada por el agente autorizado o el piloto al mando. (OACI/A-9/N-2.12).
- g. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración – IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC- y los Explotadores de Aeronaves del estado de Guatemala no exigirán normalmente la presentación de un manifiesto de pasajeros. En los casos en los que se exija un manifiesto de pasajeros, la información requerida se limitará a los elementos indicados en el Apéndice 2. La información se aceptará en forma electrónica o impresa. (OACI/A-9/N-2.13).
- h. Cuando la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del estado de Guatemala u otra autoridad exija la presentación del manifiesto de carga en forma impresa, aceptará:
- 1) el formulario reproducido en el Apéndice 3 del presente programa, llenado conforme a las instrucciones; o
 - 2) el formulario reproducido en el Apéndice 3 del presente programa, llenado parcialmente, con una copia de cada carta de porte aéreo que represente la carga a bordo de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.14).
- i. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no exigirán la presentación de una declaración escrita de los suministros que permanezcan a bordo de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.15).
- j. Por lo que respecta a los suministros cargados o descargados de una aeronave, la información requerida en la lista de suministros no excederá de:
- 1) la información indicada en el encabezamiento del modelo de manifiesto de carga;
 - 2) el número de unidades de cada producto; y
 - 3) la naturaleza de cada producto. (OACI/A-9/N-2.16).
- k. El estado de Guatemala no exigirá a los Explotadores de Aeronaves la presentación de una lista del equipaje acompañado ni del equipaje extraviado cargado o descargado de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.17).
- l. El estado de Guatemala no exigirá la presentación de una declaración escrita del correo distinto de los formularios prescritos en el Convenio vigente de la Unión Postal Universal - UPU-. (OACI/A-9/N-2.18).

- m. El estado de Guatemala no exigirá que el explotador de aeronaves entregue a las entidades involucradas (-SAT-, IGM, otras) más de tres copias de cualquiera de los documentos arriba mencionados en el momento de la entrada o salida de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.19).
- n. Si la aeronave no embarca ni desembarca pasajeros ni carga o descarga mercancías, suministros o correo, no se exigirán los documentos pertinentes, siempre que se incluya una anotación adecuada en la declaración general. (OACI/A-9/N-2.20).

7.1.3 Corrección de documentos

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

7.1.4 Desinsectación de aeronaves

- a. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación -MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -OIRSA- en los aeropuertos limitará todo requisito habitual de desinsectación de las cabinas y los puestos de pilotaje de las aeronaves con aerosoles mientras los pasajeros y tripulantes se encuentren a bordo, a las operaciones con una misma aeronave que tengan su origen o atraviesen territorios que, a su juicio, constituyen una amenaza para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente. (OACI/A-9/N-2.23).
- b. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación -MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -OIRSA- de los aeropuertos, cuando exija la desinsectación de aeronaves examinarán periódicamente sus requisitos y los modificarán según corresponda, a la luz de las pruebas disponibles relativas a la transmisión de insectos a sus respectivos territorios por conducto de las aeronaves. (OACI/A-9/N-2.24).
- c. Cuando se requiera la desinsectación, el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación -MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -OIRSA- de los aeropuertos autorizará o aceptará únicamente aquellos métodos, sean químicos o no, o insecticidas que están recomendados por la Organización Mundial de la Salud y que el Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- considera eficaces. (OACI/A-9/N-2.25).
- d. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación -MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -OIRSA- de los aeropuertos se cerciorará

de que sus procedimientos de desinsectación no sean perjudiciales para la salud de los pasajeros y la tripulación, y les causen el mínimo de molestias. (OACI/A-9/N-2.26).

- e. El Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos suministrarán a los explotadores de aeronaves, cuando así se solicite, información apropiada, en lenguaje de fácil comprensión, para la tripulación de vuelo y los pasajeros, en la que se expliquen la reglamentación nacional pertinente, las razones del requisito y los aspectos de seguridad inherentes a la ejecución de una desinsectación apropiada de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.27).
- f. Cuando la desinsectación se haya realizado conforme a los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud, El Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- aceptarán una certificación pertinente en la declaración general según se indica en el Apéndice 1, o en el caso de una desinsectación residual, el certificado de desinsectación residual reproducido en el Apéndice 4. del presente programa. (OACI/A-9/N-2.28).
- g. Cuando el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos haya realizado la desinsectación haya sido apropiadamente efectuada conforme a 2.25 y se presente o se ponga a disposición de las autoridades competentes del país de llegada un certificado de los indicados en 2.28, normalmente las autoridades aceptarán dicho certificado y permitirán que los pasajeros y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave. (OACI/A-9/N-2.29).
- h. El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación –MAGA- a través del Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –OIRSA- de los aeropuertos se cerciorarán de que los insecticidas o cualquier otra sustancia que se use para la desinsectación no tengan efectos nocivos para la estructura de la aeronave o su equipo. No se emplearán compuestos químicos o soluciones inflamables que puedan causar daños a la estructura de la aeronave debido a corrosión. (OACI/A-9/N-2.30).

7.1.5 Desinfección de aeronaves

- a. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE- de los aeropuertos determinarán las condiciones bajo las cuales se desinfectará la aeronave. Cuando se requiera la desinfección de la aeronave, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:
 - 1. la aplicación se limitará sólo al contenedor o al compartimiento de la aeronave utilizado para el transporte;
 - 2. la desinfección se efectuará de acuerdo con los procedimientos establecidos por el fabricante de la aeronave y las orientaciones de la OMS;

3. las zonas contaminadas se desinfectarán utilizando compuestos que posean propiedades germicidas adecuadas que sean apropiadas para el agente infeccioso sospechoso;
4. la desinfección se efectuará en forma rápida; por empleados de limpieza que porten equipo de protección personal adecuado; y
5. no se emplearán compuestos químicos inflamables ni soluciones o sus residuos, que puedan causar daños a la estructura de la aeronave o a sus sistemas debido a corrosión ni productos químicos que puedan afectar a la salud de los pasajeros o la tripulación.
6. Cuando se requiera la desinfección de aeronaves por motivos de sanidad animal, se utilizarán únicamente aquellos métodos y desinfectantes recomendados por la Oficina Internacional de Epizootias -OEI-. (OACI/A-9/N-2.31).
7. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- a través de las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE- de los aeropuertos se asegurarán de que cuando haya contaminación por líquidos corporales, incluyendo excrementos, en las superficies o el equipo de la aeronave, se desinfectarán las zonas contaminadas y el equipo o las herramientas que se hayan utilizado. (OACI/A-9/N-2.32).

7.2 DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS VUELOS DE LA AVIACIÓN GENERAL INTERNACIONAL Y A OTROS VUELOS NO REGULARES

Generalidades

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- publicará, en sus respectivas Publicaciones de información aeronáutica (AIP), sus requisitos respecto a avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares. (OACI/A-9/N-2.33).
- b. Cuando el estado de Guatemala exija aviso previo del aterrizaje previsto de una aeronave en su territorio, o solicitudes para su autorización previa, designa a la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- por medio del departamento de Navegación Aérea como único organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a tales avisos o solicitudes. (OACI/A-9/N-2.34).
- c. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- indicará en sus respectivas AIP la dirección postal y, cuando se disponga de ellos, la dirección AFTN, el número de télex o dirección cablegráfica, el número de facsímil, la dirección de correo electrónico, la página web y el número de teléfono del organismo designado en 2.34. (OACI/A-9/N-2.35).
- d. En el estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, la notificación de las llegadas, salidas u operaciones de tránsito previstas a los organismos de inspección fronteriza competentes, p.ej., aduanas, inmigración o cuarentena, corresponderá al organismo designado en 2.34. (OACI/A-9/N-2.36).

7.2.1 Autorización previa

- a. La DGAC del estado de Guatemala normalmente no requerirán que se solicite autorización previa o notificación por vía diplomática a menos que el vuelo sea de carácter diplomático coordinado por el Ministerio de Relaciones Exteriores –MINEX- (OACI/A-9/N-2.37).
- b. La -DGAC- cuando exija que los explotadores de aeronaves soliciten autorización previa deberán:
 - 1) establecer procedimientos mediante los cuales se dé curso rápido a esas solicitudes;
 - 2) otorgar dicho permiso por un período de tiempo determinado o respecto a cierto número de vuelos, siempre que sea posible; y
 - 3) no percibir honorarios, derechos ni impuestos por el otorgamiento de tales permisos. (OACI/A-9/N-2.38).
- b. En el caso de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, que, por razones de seguridad de vuelo, requiera autorización previa, la -DGAC- no exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo cuando se solicite tal autorización previa. (OACI/A-9/N-2.40).
- c. Cuando la -DGAC- exija autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en 2.40 no exigirán que las solicitudes se presenten con más de tres días laborables de anticipación. (OACI/A-9/N-2.41).

7.2.2 Avisos previos de llegada

- a. Si se trata de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, la Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- no exigirá que se dé más aviso previo de tales operaciones que el exigido por los servicios de control de tránsito aéreo y por los organismos de inspección fronteriza competentes (SAT, IGM, PNC, etc.). (OACI/A-9/N-2.42).

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

- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- aceptará la información contenida en el plan de vuelo como aviso previo adecuado de llegada, siempre que esta información se reciba como mínimo con dos horas de antelación a la llegada, y el aterrizaje se efectúe en el aeropuerto internacional previamente designado. (OACI/A-9/N-2.43).

7.2.3 Despacho y permanencia de las aeronaves

- a. A las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares y que efectúen un vuelo hasta un aeropuerto internacional designado por la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- del estado de Guatemala, o pasen por él, y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos, de conformidad con el Artículo 24 del Convenio, se les permitirá permanecer dentro del territorio durante el período que éste establezca sin

exigir que la aeronave quede como garantía prendaria del pago de los derechos de aduana. (OACI/A-9/N-2.46).

7.3 ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y SUS EQUIPAJES

Generalidades

Durante el desarrollo de procedimientos encaminados a la aplicación eficaz de controles fronterizos para pasajeros y tripulaciones, La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC- y los Explotadores de Aeronaves tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, integridad territorial, control de estupefacientes y control migratorio, según corresponda.

- a. A fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea a través de los aeropuertos internacionales del estado de Guatemala la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC-, los Explotadores de Aeronaves, el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- , etc. adoptarán normas de control de fronteras adecuadas al entorno del transporte aéreo y las aplicarán a modo de impedir que se produzcan demoras innecesarias. (OACI/A-9/N-3.1).
- b. Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC-, los Explotadores de Aeronaves, el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- etc.) tendrán presente la utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de inmigración, cuando corresponda. (OACI/A-9/N-3.2).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- al utilizar microprocesadores con circuitos integrados (IC) u otras tecnologías optativas de lectura mecánica para la representación de datos personales, incluyendo datos biométricos, en sus documentos de viaje, tomarán medidas para que los datos codificados puedan ser revelados al titular del documento, si lo solicita. (OACI/A-9/N-3.3).
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica. (OACI/A-9/N-3.4).

Las especificaciones para documentos de viaje de lectura mecánica (Doc. 9303) no permiten que se alteren la fecha de expiración ni otros datos de la zona de lectura mecánica.

7.3.1 Documentos requeridos para viajar

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

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

7.3.2 Seguridad de los documentos de viaje

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- actualizará regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal. (OACI/A-9/N-3.7).
- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- establecerá controles a fin de protegerse contra el robo de sus documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos. (OACI/A-9/N-3.8).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- establecerá controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad. (OACI/A-9/N-3.8.1).
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala cuando participe en el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI cargarán en él los datos necesarios para la autenticación de todos los pasaportes electrónicos que expidan. (OACI/A-9/N-3.9.2).

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

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

7.3.3 Documentos de viaje

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

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

- b. En el caso de los pasaportes expedidos después del 24 de noviembre de 2005 y que no son de lectura mecánica, el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- se asegurará de que la fecha de vencimiento sea anterior al 24 de noviembre de 2015. (OACI/A-9/N-3.11.1).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- se asegurará de que los documentos de viaje para refugiados y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención”) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc. 9303. (OACI/A-9/N-3.12).

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

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

7.3.4 Visados de Salida

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

7.3.5 Visados de entrada y reingreso

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

7.3.6 Tarjetas de embarque/desembarque

- a. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- exija un registro escrito de datos personales a los visitantes que llegan o salen por vía aérea, limitarán sus exigencias en materia de información a las que aparecen en el Apéndice 5 — Tarjeta de embarque/desembarque. (OACI/A-9/N-3.28).
- b. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- exija tarjetas de embarque/desembarque, las aceptarán una vez que los visitantes las hayan llenado y no exigirán que el explotador de aeronaves las llene o verifique. (OACI/A-9/N-3.29).
- c. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- exija la presentación de tarjetas de embarque/desembarque las suministrarán gratuitamente a los explotadores de líneas aéreas o a sus agentes de viajes, para su distribución a los pasajeros que salen, antes del embarque, o a los pasajeros que lleguen, durante el vuelo. (OACI/A-9/N-3.30).

7.3.7 Certificados internacionales de vacunación o profilaxis

- a. Cuando las Unidades de Vigilancia Epidemiológicas -UVE- del MSPAS de los aeropuertos exijan prueba de vacunación o profilaxis en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (2005) aceptará el certificado internacional de vacunación o profilaxis prescrito por la Organización Mundial de la Salud en el RSI (2005). (OACI/A-9/N-3.31).

7.3.8 Inspección de documentos de viaje

- a. El estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- asistirá a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos. (OACI/A-9/N-3.32).
- b. Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo. (OACI/A-9/N-3.34).
- c. El estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- incautará los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. También incautará los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retirarán de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado, salvo en casos en que las autoridades públicas retengan los documentos con fines de cumplimiento de la ley. Las autoridades públicas que se hayan incautado de los documentos de viaje en cuestión notificarán a las autoridades correspondientes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática de dicho Estado. (OACI/A-9/N-3.34.1).
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- no exigirá que los explotadores de aeronaves incauten los documentos mencionados en la Norma 3.34.1. (OACI/A-9/N-3.34.2).
- e. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- no exigirá que un explotador de aeronaves transporte a un pasajero desde un punto de salida o tránsito, al destino final previsto, cuando

el IGM haya determinado que el documento de viaje presentado por dicho pasajero es fraudulento, falsificado o imitado o está en poder de una persona que no es el legítimo titular. (OACI/A-9/N-3.34.3).

Nada en esta disposición deberá interpretarse en el sentido de impedir el regreso de pasajeros no admisibles cuyos documentos de viaje sean fraudulentos, falsificados o imitados o estén en poder de un impostor y hayan sido incautados por el Estado de Guatemala de conformidad con la Norma 3.34.1 y que viajen con una carta de envío emitida de conformidad con la Norma 5.7.

7.3.9 Procedimiento de Salida

- a. La Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- del estado de Guatemala no exigirá certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes. (OACI/A-9/N-3.35).
- b. La Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- del estado de Guatemala no hará responsables a los explotadores de aeronaves en caso de falta de pago de impuestos sobre la renta por los pasajeros. (OACI/A-9/N-3.36).
- c. La Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- del estado de Guatemala no exigirá normalmente la presentación, para inspección de control fronterizo, del equipaje de los pasajeros que salgan de su territorio. (OACI/A-9/N-3.39).

7.3.10 Procedimientos de entrada y responsabilidades

- a. Para acelerar las inspecciones, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM-, con la cooperación de los explotadores de aeropuertos, emplearán la tecnología aplicable y adoptarán un sistema de inspección de inmigración por filas múltiples u otro medio de distribuir a los pasajeros en los aeropuertos internacionales en que el volumen del tráfico de pasajeros justifique tales medidas. (OACI/A-9/N-3.41).
- b. Excepto en circunstancias especiales, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no exigirá que se recojan los documentos de viaje u otros documentos de identidad de los pasajeros o de la tripulación antes de que lleguen a los puntos de control de pasaportes. (OACI/A-9/N-3.42).
- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- aceptará prontamente a los pasajeros y la tripulación para verificar si son o no admisibles en el Estado de Guatemala. (OACI/A-9/N-3.43).

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

- d. El explotador de aeronaves será responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para la verificación que se prescribe en 3.43. (OACI/A-9/N-3.44).

- e. La responsabilidad del explotador de aeronaves respecto a la custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación cesará en el momento en que dichas personas hayan sido admitidas legalmente en el Estado de Guatemala. (OACI/A-9/N-3.46).
- f. Salvo en circunstancias especiales, El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- hará arreglos para que los documentos de identidad de un visitante sean examinados, solamente una vez en el momento de la entrada y en el momento de la salida. (OACI/A-9/N-3.47).
- g. La súper Intendencia de Administración Tributaria –SAT- del estado de Guatemala no exigirán una declaración escrita del equipaje de los pasajeros y de la tripulación, cuando éstos no lleven mercancías restringidas o sujetas al pago de derechos de aduanas. (OACI/A-9/N-3.48).
- e. La súper Intendencia de Administración Tributaria –SAT- y el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –MAGA/OIRSA- del estado de Guatemala adoptarán el sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para la inspección de aduana y cuarentena basadas en la evaluación de riesgos, cuando sean apropiados para las condiciones y los volúmenes de tráfico del aeropuerto de que se trate. (OACI/A-9/N-3.49).

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

- f. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM cuando expida visados por un número limitado de entradas indicarán de forma apropiada, clara y que no sea despectiva, cada vez que se utilice el visado, a fin de que su titular, cualquier explotador de aeronaves o las autoridades del estado de Guatemala puedan determinar su validez rápidamente y sin emplear medios especiales. (OACI/A-9/N-3.51).
- g. Después de la presentación individual por los pasajeros y la tripulación de sus documentos de viaje, los funcionarios respectivos, excepto en casos particulares especiales, devolverán inmediatamente tales documentos después de examinarlos. (OACI/A-9/N-3.52).

7.3.11 Procedimientos y requisitos de tránsito

- a. Cuando las instalaciones aeroportuarias lo permitan, la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de las Administraciones de los Aeropuertos adoptarán medidas, mediante zonas de tránsito directo u otros arreglos, para que las tripulaciones, los pasajeros y sus equipajes procedentes de otro Estado y que continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día, puedan permanecer temporalmente en el aeropuerto al que llegan sin que se sometan a formalidades de control fronterizo para entrar en el Estado de tránsito. (OACI/A-9/N-3.54).
- b. El estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- mantendrá al mínimo el número de Estados cuyos nacionales deben tener visados de tránsito directo cuando lleguen en un vuelo internacional y continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día. (OACI/A-9/N-3.55).

7.3.12 Disposición del equipaje separado de su propietario

- a. La -SAT- del estado de Guatemala permitirá a los explotadores de aeronaves enviar el equipaje extraviado al lugar en que se encuentre su propietario y no impondrán sanciones, multas, derechos de importación ni impuestos a los explotadores de aeronaves por el hecho de haberse extraviado el equipaje. (OACI/A-9/N-3.56).
- b. La -SAT- del estado de Guatemala permitirá que el equipaje extraviado se transfiera directamente entre vuelos internacionales en el mismo aeropuerto, sin examen alguno, salvo por razones de seguridad de la aviación u otros controles necesarios. Cuando no se pueda hacer la transferencia directa, los Estados contratantes dispondrán lo necesario para guardar ese equipaje temporalmente bajo vigilancia en un lugar apropiado. (OACI/A-9/N-3.57).
- c. La -SAT- permitirá que los explotadores de aeronaves presenten en nombre de sus propietarios el equipaje no identificado, no reclamado o extraviado para su despacho en un punto adecuado de destino y que entreguen dicho equipaje a sus propietarios. (OACI/A-9/N-3.58).
- d. La -SAT- acelerará el despacho del equipaje no identificado, no reclamado o extraviado y su retorno al explotador de aeronaves para que se disponga del mismo como corresponde. Con arreglo a las condiciones que establezcan las autoridades competentes, podrá permitirse que los explotadores de aeronaves abran tal equipaje si fuera necesario para determinar quién es su propietario. (OACI/A-9/N-3.59).
- e. Se liberará al explotador de aeronaves de la obligación de custodiar el equipaje que no haya sido despachado por las autoridades competentes, y de la responsabilidad del pago de los derechos de importación e impuestos aplicables a dicho equipaje, cuando éste quede a cargo de la súper Intendencia de Administración Tributaria -SAT- y esté bajo su control exclusivo. (OACI/A-9/N-3.60).

7.3.13 Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves

- a. la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, el Instituto Guatemalteco de Migración – IGM, la Superintendencia de Administración Tributaria –SAT- el Ministerio de Gobernación a través de la Policía Nacional Civil -PNC-, los Explotadores de Aeronaves, el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria –MAGA/OIRSA- establecerán medidas, en cooperación con los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiera a la llegada y a la salida. (OACI/A-9/N-3.61).
- b. Cuando el estado de Guatemala emita CMT, facilitará y agilizará el proceso mediante el cual los explotadores de aeronaves con base en sus territorios puedan solicitar certificados de miembros de la tripulación (CMT) para su personal de tripulación. (OACI/A-9/N-3.62).

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

- c. Cuando el estado de Guatemala expida los certificados de miembro de tripulación, éstos deberían expedirse únicamente en forma de tarjetas de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones del Doc. 9303, Parte 5. (OACI/A-9/N-3.63).
- d. Los CMT sólo se expedirán después de que el estado de Guatemala o la autoridad designada para hacerlo en su nombre, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, se establecerán controles adecuados tales como la certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición. (OACI/A-9/N-3.65).
- e. La Dirección General de Aeronáutica Civil –DGAC- y el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- aceptarán los CMT expedidos conforme a los requisitos de la norma 3.63 para entrada de los miembros de la tripulación sin visado, cuando lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor. (OACI/A-9/N-3.66).
- f. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- establecerá medidas para la entrada temporal sin demora en sus territorios, del personal técnico de explotadores de aeronaves extranjeros que efectúen operaciones hasta tales territorios o los sobrevuelen, que se necesite urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje. Si el Estado requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar su admisión. (OACI/A-9/N-3.67).

7.3.14 Inspectores de la Aviación Civil

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de la Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria –ANSA- del estado de Guatemala deberá otorgar a sus inspectores de la aviación civil un documento de identidad, teniendo en cuenta el Apéndice 8. (OACI/A-9/N-3.69).

7.3.15 Asistencia de emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- establecerá medidas para que a los pasajeros en tránsito que se encuentren imprevistamente retrasados debido a la cancelación o el retraso de un vuelo se les permita salir del aeropuerto con la finalidad de alojarse. (OACI/A-9/N-3.73).

7.3.16 Menores

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración –IGM- aplicará las medidas apropiadas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves no permitan que menores con menos de cinco (5) años de edad viajen sin una persona acompañante. (OACI/A-9/N-3.83).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- aplicarán las medidas apropiadas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves establezcan un programa para manejar a los menores no acompañados que viajen bajo su supervisión. (OACI/A-9/N-3.84).

7.4 ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS

Generalidades

En la medida de lo posible, con el fin de mejorar la eficiencia, se deben emplear técnicas modernas de inspección y examinación para facilitar el reconocimiento físico de las mercancías que se van a importar o exportar.

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

7.4.1 Información requerida por las autoridades competentes

- a. El estado de Guatemala limitará los datos requeridos únicamente a la información que la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- considere necesaria para conceder el levante o despacho de mercancías importadas o mercancías destinadas a la exportación. (OACI/A-9/N-4.11).
- b. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- en coordinación con los explotadores aéreos, dispondrán lo necesario para compilar los datos estadísticos eligiendo el momento y los arreglos oportunos para no demorar el levante de las mercancías importadas o de las destinadas a la exportación. (OACI/A-9/N-4.12).
- c. Según las capacidades tecnológicas de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo, se aceptarán cuando se presenten en forma electrónica transmitida a un sistema de información de las autoridades competentes. (OACI/A-9/N-4.13).
- d. La producción y presentación del manifiesto de carga y de la carta (o cartas) de porte aéreo serán responsabilidad del explotador de aeronaves o de su Agente Acreditado. La producción y presentación de los demás documentos requeridos para el despacho de mercancías serán responsabilidad del declarante. (OACI/A-9/N-4.14).
- e. Cuando la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- exija documentos adicionales para los trámites de importación, exportación o tránsito, tales como facturas comerciales, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, no obligará al explotador de aeronaves a que se cerciore de que se satisfacen estos requisitos relativos a documentación ni hará responsable, multará o sancionará al explotador por inexactitudes u omisiones en tales documentos, a menos que él sea el declarante, esté actuando en nombre de éste, o tenga responsabilidades jurídicas específicas. (OACI/A-9/N-4.15).
- f. Cuando los documentos para la importación o exportación de mercancías se presenten en forma impresa, el formato se basará en el formulario patrón de las Naciones Unidas, por lo que respecta a la declaración de mercancías, y en el formulario del Apéndice 3, por lo que se refiere al manifiesto de carga. (OACI/A-9/N-4.16).
- g. Con objeto de promover la facilitación del comercio y la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, el Gobierno del estado de Guatemala a través de las diferentes dependencias, con fines de normalización y armonización del intercambio de datos electrónicos, alentarán a todas las partes interesadas, ya sean del sector público o privado, a implantar sistemas compatibles y utilizar las normas y protocolos apropiados aceptados internacionalmente. (OACI/A-9/N-4.17).
- h. Cuando la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- exija documentos complementarios, tales como licencias y certificados, para la importación o exportación de determinadas mercancías, publicará sus requisitos y establecerá procedimientos adecuados para solicitar la expedición o renovación de tales documentos. (OACI/A-9/N-4.19).

- i. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no exigirá formalidades consulares ni derechos u honorarios consulares en relación con los documentos requeridos para conceder el levante o despacho de mercancías. (OACI/A-9/N-4.21).

7.4.2 Levante y despacho de la carga de exportación y de importación

- a. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- cuando exija documentos para el despacho de exportación limitará normalmente su requisito a una declaración de exportación simplificada. (OACI/A-9/N-4.22).
- b. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- dispondrá lo necesario para que el levante para la carga de exportación se realice hasta la hora de salida de la aeronave. (OACI/A-9/N-4.23).
- c. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que las mercancías que hayan de exportarse se presenten para el despacho en cualquier oficina de aduanas designada a tal efecto. El traslado de las mercancías de dicha oficina al aeropuerto del que habrán de exportarse se efectuará con arreglo a los procedimientos establecidos en las leyes y reglamentos del Estado contratante en cuestión. Dichos procedimientos serán los más sencillos posibles. (OACI/A-9/N-4.24).
- d. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no exigirá sistemáticamente la prueba de la llegada de las mercancías al extranjero para los trámites de importación, exportación o tránsito. (OACI/A-9/N-4.25)
- e. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-, el Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación/ Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria – MAGA/OIRSA-, y la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- y demás autoridades al programar los reconocimientos de las mercancías, se dará prioridad al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías cuyo despacho con carácter urgente sea admitido por las autoridades competentes. (OACI/A-9/N-4.27)
- f. Los envíos declarados como efectos personales y transportados como equipaje no acompañado se despacharán según arreglos simplificados establecidos por la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- y los explotadores de aeronaves. (OACI/A-9/N-4.28)
- g. El agente acreditado dispondrá lo necesario para el levante o despacho de mercancías según procedimientos de aduana -SAT- simplificados, siempre que:
 - a) el valor de las mercancías sea inferior a un valor máximo por debajo del cual no se recauden derechos o impuestos a la importación; o
 - b) las mercancías estén sujetas a derechos e impuestos a la importación cuyo importe sea inferior al mínimo fijado por el Estado para fines de recaudación; o
 - c) el valor de las mercancías sea inferior a los valores límite especificados por debajo de los cuales las mercancías puedan ser objeto de levante o despacho inmediatamente, sobre la base de una sencilla declaración y el pago de los derechos e impuestos a la importación aplicables, o dando a la aduana la seguridad de que se efectuará dicho pago; o

- d) las mercancías hayan sido importadas por una persona autorizada y sean de un determinado tipo. (OACI/A-9/N-4.29)
- h. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que las mercancías que se hayan descargado de una aeronave en un aeropuerto internacional se trasladen a cualquier oficina designada de aduanas del Estado interesado para fines de despacho. Los procedimientos de aduanas relativos a tal traslado serán los más sencillos posibles. (OACI/A-9/N-4.33)
- i. Cuando por causa de error, emergencia o inaccesibilidad a la llegada, las mercancías no se descarguen en el lugar de destino previsto, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares siempre que:
- a) el explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
 - b) se dé una razón válida por la que no pudieron descargarse las mercancías, que resulte aceptable para la aduana; y
 - c) el manifiesto de carga se enmiende debidamente. (OACI/A-9/N-4.34)
- j. Cuando por causa de error o problemas de tramitación, las mercancías se descarguen en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares siempre que:
- a) el explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
 - b) se dé una razón válida por la que no se informó de las mercancías, que resulte aceptable para la aduana;
 - c) el manifiesto de carga se enmiende debidamente; y
 - d) se disponga de las mercancías conforme a los arreglos aduaneros pertinentes.
- Cuando corresponda y siempre que se cumplan sus requisitos, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- facilitará la expedición de las mercancías a su lugar de destino correcto. (OACI/A-9/N-4.35)
- k. Si las mercancías se expiden a un lugar de destino del estado de Guatemala, pero no han sido objeto de levante para el consumo interior en dicho Estado y posteriormente se exige que se devuelvan al punto de origen o que se reexpidan a otro lugar de destino, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que las mercancías se reexpidan sin exigir licencias de importación, exportación o tránsito si esto no constituye una infracción de las leyes y reglamentos vigentes. (OACI/A-9/N-4.36)
- l. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- eximirá al explotador de aeronaves o, cuando corresponda, al agente acreditado, de los derechos e impuestos a la importación cuando las mercancías se hayan puesto bajo la custodia de las autoridades competentes (Policía Nacional Civil -PNC- u otro ente regular de Seguridad Aeroportuaria) o, con el

consentimiento de estas últimas, se hayan trasladado y puesto en poder de un tercero que haya dado las seguridades adecuadas a la aduana. (OACI/A-9/N-4.37).

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

- a. Los suministros y las provisiones transportadas a bordo que se importen al del Estado de Guatemala para su uso a bordo de las aeronaves en servicios internacionales quedarán exentos de los derechos e impuestos a la importación, siempre que se cumplan los reglamentos aduaneros de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT-. (OACI/A-9/N-4.38).
- b. Una vez que el explotador de aeronaves o el agente acreditado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- concederá rápidamente el levante o despacho del equipo de aeronave y de las piezas de repuesto que queden exentos del pago de derechos de importación, impuestos y demás gravámenes, en virtud del Artículo 24 del Convenio de Chicago. (OACI/A-9/N-4.42).
- c. Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- concederá rápidamente el levante o despacho del equipo terrestre y de seguridad, y sus piezas de repuesto, material didáctico y ayudas didácticas importados o exportados por un explotador de aeronaves de otro Estado contratante. (OACI/A-9/N-4.43).
- d. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del Estado de Guatemala permitirá el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronave, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación. (OACI/A-9/N-4.44).

7.4.4 Contenedores y paletas

- a. A condición de que se cumplan sus reglamentos y requisitos, La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del Estado de Guatemala concederá a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes la admisión temporal de contenedores y paletas — sean o no propiedad del explotador de la aeronave en la que lleguen— siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo. (OACI/A-9/N-4.46).
- b. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- efectuará los arreglos necesarios para permitir a los explotadores de aeronaves que, bajo su supervisión, descarguen la carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para así poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos, sin necesidad de someterlos a despacho para consumo dentro del país. (OACI/A-9/N-4.49).

- c. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante según lo dispuesto en 4.46 se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto internacional para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados. (OACI/A-9/N-4.50).
- d. Cuando lo exijan las circunstancias, La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto. (OACI/A-9/N-4.51).
- e. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos según lo dispuesto en 4.46 sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo. (OACI/A-9/N-4.52).
- f. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá que los contenedores y paletas admitidos temporalmente se reexporten por intermedio de cualquiera de sus oficinas de aduanas designadas. (OACI/A-9/N-4.53).
- g. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- permitirá la admisión temporal de piezas de repuesto cuando sean necesarias para la reparación de contenedores y paletas importados según lo dispuesto en 4.46. (OACI/A-9/N-4.54).

7.4.5 Documentos y procedimientos relativos al correo

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

7.4.6 Material radiactivo

- a. La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- facilitará que se conceda, en forma expedita, el levante del material radiactivo que se importe por aire, en particular, el material empleado en aplicaciones médicas, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos correspondientes que rijan la importación de dicho material. (OACI/A-9/N-4.56).
- b. Cuando La Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- del estado de Guatemala adopte reglamentación o restricciones de aduanas o de otro tipo para la entrada/salida que difieren de las especificadas en el Doc. 9284, *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, dicho Estado notificará prontamente a la OACI tales discrepancias para su publicación en las Instrucciones Técnicas, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18. (OACI/A-9/N-4.58).

7.5 PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

Generalidades

- a. A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones ordenadas de la aviación civil internacional, el Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- cooperará mutuamente para resolver con prontitud toda diferencia que surja en la aplicación de las disposiciones de este Capítulo. (OACI/A-9/N-5.1).
- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala facilitará el tránsito de personas que estén siendo retiradas de otro Estado en cumplimiento de las disposiciones de este Capítulo, y brindarán la cooperación necesaria al explotador (o explotadores) de aeronaves y a la escolta (o escoltas) que lleven a cabo dicho traslado. (OACI/A-9/N-5.2).
- c. Durante el período en que un pasajero no admisible, o una persona que va a ser deportada, estén bajo la custodia de funcionarios del Estado de Guatemala (del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- con el apoyo de la Policía Nacional Civil -PNC-), éstos deberán preservar la dignidad de dichas personas y no adoptar medidas que puedan violar dicha dignidad. (OACI/A-9/N-5.2.1).

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

7.5.1 Personas no admisibles

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- notificará sin tardanza a los explotadores de aeronaves que una persona ha sido considerada no admisible de conformidad con 3.45, confirmándolo por escrito lo antes posible. (OACI/A-9/N-5.3).

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

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

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

- c. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- se cerciorará de que se entregue al explotador de aeronaves la orden de retiro de una persona que ha sido considerada no admisible. La

orden de retiro incluirá información relativa al vuelo de entrada (de llegada) que transporte a dicha persona y el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión, si se conocen esos datos. (OACI/A-9/N-5.5).

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

- k. Cuando el retiro de una persona no admisible se relacione con un menor no acompañado, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona. (OACI/A-9/N-5.11.2).
- l. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- aceptará examinar el caso de una persona retirada de un Estado en el que se la haya considerado no admisible, si dicha persona inició su viaje en ese territorio. El estado de Guatemala no hará volver a una persona al país donde se la haya considerado anteriormente no admisible. (OACI/A-9/N-5.12).
- m. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala aceptará la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con 5.6 ó 5.7 como documentación suficiente para proceder al examen de la persona a la que se refiere la carta. (OACI/A-9/N-5.13).
- n. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala no impondrá multas a los explotadores de aeronaves cuando las personas que lleguen o que se encuentren en tránsito resulten estar documentadas inapropiadamente, si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que tomaron las precauciones necesarias para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado receptor. (OACI/A-9/N-5.14).

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

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

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

7.5.2 Personas deportadas.

- a. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- deporta a una persona de su territorio notificará el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación. El -IGM- indicará a la persona deportada el nombre del Estado de destino. (OACI/A-9/N-5.17).

- b. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- ordene el traslado de una persona deportada de su territorio se hará cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro. (OACI/A-9/N-5.18).
- c. Cuando el retiro de una persona deportada se relacione con un menor no acompañado, el Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona. (OACI/A-9/N-5.18.2).
- d. Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala pondrá a disposición de éste la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:
- a) una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado contratante lo permite;
 - b) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado y toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
 - c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta. (OACI/A-9/N-5.19).

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

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

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

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

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

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

- i. Cuando se presente a la persona deportada para su retiro, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- se asegurará de que se suministre al explotador de aeronaves toda la documentación oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o de destino. (OACI/A-9/N-5.21).
- j. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- admitirá en su territorio a sus nacionales que hayan sido deportados de otro Estado. (OACI/A-9/N-5.22).
- k. El estado de Guatemala mediante el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- dará consideración especial a la admisión de una persona deportada de otro Estado que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro de su territorio. (OACI/A-9/N-5.23).
- l. Al determinar que una persona deportada debe ser escoltada y el itinerario comprende una escolta en un Estado intermedio, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- se cerciorará de que la escolta permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan convenido arreglos alternativos adecuados, antes de la llegada, entre las autoridades y el explotador de aeronaves participante en el lugar de tránsito. (OACI/A-9/N-5.24).

7.5.3 Obtención de un documento de viaje sustitutivo

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

A fin de aclarar la aplicación de esta Norma, véase la Norma 5.13

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

- e. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- no se negará a expedir un documento de viaje ni impedirán de ningún otro modo el regreso de uno de sus nacionales revocándole la nacionalidad y convirtiéndolo así en apátrida. (OACI/A-9/N-5.29).

CAPÍTULO 8

8.1 AEROPUERTOS INTERNACIONALES - INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

Generalidades

- a. El estado de Guatemala por medio de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- garantizará que las disposiciones del Anexo 9 sigan aplicándose en el caso de aeropuertos privatizados. (OACI/A-9/N-6.1).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- del estado de Guatemala a través del -DNFTA- en coordinación con las demás entidades competentes garantizará que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos proporcionen lo necesario para el tratamiento agilizado de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo. (OACI/A-9/N-6.1.2).
- c. La -DGAC- del estado de Guatemala a través del Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -DNFTA- se asegurará que en coordinación con Entidades Públicas y Privadas garanticen que en los aeropuertos internacionales se proporcionen servicios eficaces de despacho fronterizo por lo que respecta a aduanas, inmigración, cuarentena y sanidad. (OACI/A-9/N-6.1.3).
- d. La -DGAC- a través del Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- , en consulta con los explotadores de aeropuertos, garantizará que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales sean, en lo posible, flexibles y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico, a un mayor número de medidas de seguridad a raíz de un incremento de la amenaza, o a otras modificaciones para apoyar medidas de integridad fronteriza. (OACI/A-9/N-6.1.4).

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

- e. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través del Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA exigirá que, cuando corresponda, al planificarse nuevas instalaciones y servicios o modificaciones importantes en las instalaciones y servicios existentes, comprendidas aquéllas de carga en los aeropuertos internacionales, las entidades responsables de dichos planes consulten con las autoridades competentes, los explotadores de aeronaves y los organismos competentes que representen a los usuarios de los aeropuertos, desde las primeras etapas de los planes. (OACI/A-9/N-6.2).

8.1.1 Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos

8.1.2.1 Disposiciones comunes

- a. La -DGAC- a través del Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -DNFTA- se asegurará de que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones y servicios adecuados para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras. (OACI/A-9/N-6.6).

8.1.2.2 Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de los Explotadores de Aeropuertos y sus administraciones dispondrán que haya un número suficiente de canales de control de manera que el despacho de los pasajeros y tripulaciones que salen, si se requiere, pueda hacerse con la menor demora posible. Se dispondrá, además, si es posible, de canales adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar el movimiento de los pasajeros. (OACI/A-9/N-6.19).

8.1.2.3 Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de los Explotadores de Aeropuertos y sus administraciones dispondrán que haya un número suficiente de puestos de control de manera que pueda hacerse el despacho de los pasajeros y tripulaciones que llegan con la menor demora posible. Habrá, además, si es posible, uno o más puestos adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar la afluencia de los pasajeros. (OACI/A-9/N-6.20).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- a través de los Explotadores de Aeropuertos internacionales se asegurará de que los pasajeros puedan obtener ayuda para el traslado de su equipaje desde las áreas de recogida de equipaje hasta puntos lo más cerca posible de los medios de transporte de superficie del aeropuerto o entre terminales de aeropuertos. (OACI/A-9/N-6.23).

8.1.2.4 Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros

- a. Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves se asegurarán que, según corresponda, proporcionen instalaciones en las que el equipaje no reclamado, no identificado o extraviado esté seguramente guardado hasta que se despache, se reexpida, se reclame o se disponga del mismo de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. El personal autorizado del explotador de aeronaves o proveedor de servicios tendrá acceso a dicho equipaje durante las horas en las que el aeropuerto esté en servicio. (OACI/A-9/N-6.27).

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

- a. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- en colaboración con los explotadores de aeropuerto, asegurará el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales. (OACI/A-9/N-6.34).

- b. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA- que los procedimientos de manipulación y distribución de productos destinados al consumo (p. ej., alimentos, bebidas y agua) a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, cumplan con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los reglamentos aeroportuarios nacionales. (OACI/A-9/N-6.38).
- c. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- y el Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación / Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria -MAGA/OIRSA-, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, asegurará que en los aeropuertos internacionales se instale un sistema seguro, higiénico y eficaz para la remoción y eliminación de todos los desechos, aguas residuales y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los reglamentos aeroportuarios nacionales. (OACI/A-9/N-6.39).
- d. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC-, en cooperación con los explotadores de aeropuertos, asegurará que los aeropuertos internacionales, mantengan instalaciones y servicios para la prestación de primeros auxilios en el lugar y que se cuente con los debidos arreglos para el traslado inmediato de los casos ocasionales más graves a servicios de atención médica competente convenidos de antemano. (OACI/A-9/N-6.40).

Se recomienda consultar con la Organización Mundial de la Salud toda cuestión relacionada con la salud de los pasajeros.

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

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

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

Además de los servicios arriba mencionados, el estado, los explotadores de aeropuertos o los explotadores de aeronaves podrían ofrecer, servicios ampliados a los usuarios (pasajeros, explotadores de aeronaves y otras partes que se beneficiarían de los servicios ampliados propuestos), ya sea de modo gratuito o pagado. Cuando se fije una tarifa, ésta debería limitarse a la suma necesaria para recuperar el costo del servicio proporcionado. (OACI/A-9/N-6.41).

8.1.4 Pasajeros insubordinados

- a. A fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, el estado de Guatemala a través de la -DGAC- en coordinación de las diferentes autoridades (-PNC-, -IGM-, - SAT- entre otras) fomentará entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable. (OACI/A-9/N-6.43).
- b. La -DGAC-, a través de las Administración Nacional de Seguridad de Aviación Civil -ANSA- y los explotadores de aeronaves tomará medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros. Tomando como referencia la Circular 288 de la OACI Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores contiene la orientación pertinente. (OACI/A-9/N-6.45).

8.1.5 Comodidades para los pasajeros

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- del estado de Guatemala a través de los explotadores de aeropuertos proporcionarán, a las horas en que sea necesario para atender a los viajeros, las instalaciones adecuadas para el cambio legal de divisas extranjeras cotizables a través de oficinas gubernamentales, o autorizarán para ello a entidades particulares. Este servicio se prestará tanto a los pasajeros que llegan como a los que salen. (OACI/A-9/N-6.49).

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

CAPÍTULO 9

9.1 ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Generalidades

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

9.1.1 Breve parada-estancia

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

9.1.2 Interrupción del vuelo

- a. La -DGAC- mediante Navegación Aérea, personal de Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) y Servicios de Información Aeronáutica (AIS) estarán pendientes si resulta evidente que el vuelo de la aeronave se retrasará considerablemente o que no podrá reanudarlo, tendrán aplicación las siguientes disposiciones: (OACI/A-9/N-7.4).

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

CAPÍTULO 10

10.1 DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS

10.1.1 Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro

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

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

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

técnicos correspondientes, el Estado de Guatemala a través de la -DGAC- asegurará que el traslado de tal pieza, o piezas, se efectúe sin demora. Los Estados contratantes interesados facilitarán igualmente la devolución de dicha pieza, o piezas, al Estado que lleve a cabo la investigación del accidente si este último las considera necesarias para poder terminar la investigación. (OACI/A-9/N-8.7).

10.1.2 Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que pongan gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las Naciones Unidas

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

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

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

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

10.1.3 Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias

- a. En casos de emergencia, el Estados de Guatemala a través de la -DGAC- facilitará la entrada, el tránsito y la salida de aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina o a realizar otras operaciones necesarias para garantizar la seguridad marítima, la de las poblaciones y la protección del medio ambiente marino. (OACI/A-9/N-8.10).

- b. En casos de emergencia, el estado de Guatemala a través de la -DGAC- facilitará la entrada, el tránsito y la salida de personas, carga, material y equipo necesarios para hacer frente a la contaminación marina y efectuar las operaciones de seguridad que se describen en 8.10. (OACI/A-9/N-8.11).

10.1.4 Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas.

- a. El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social - MSPAS- cumplirá con las disposiciones pertinentes del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud. (OACI/A-9/N-8.12).
- b. El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social - MSPAS- tomará todas las medidas posibles para que los facultativos usen el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del Reglamento Sanitario Internacional (2005), a fin de asegurar su aceptación uniforme. (OACI/A-9/N-8.13).
- c. El Estado de Guatemala a través del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social - MSPAS-hará arreglos para que todos los explotadores de aeronaves y agencias interesadas puedan poner a disposición de los pasajeros, con suficiente anticipación a la salida, información sobre los requisitos de vacunación de los países de destino, así como el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del Reglamento Sanitario Internacional (2005). (OACI/A-9/N-8.14).
- d. El piloto al mando de una aeronave se cerciorará de que se notifiquen prontamente al control de tránsito aéreo todos los casos en que se sospeche una enfermedad transmisible, a fin de que se pueda proporcionar más fácilmente el personal y el equipo médico necesarios para la gestión de los riesgos relacionados con la salud pública a la llegada. (OACI/A-9/N-8.15).
- 1) Podría sospecharse una enfermedad transmisible y requerirse una evaluación más exhaustiva si una persona presenta fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior) acompañada de uno o más de los siguientes signos y síntomas: p. ej., indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o, confusión de aparición reciente.
 - 2) Cuando se sospeche un caso de enfermedad transmisible a bordo de una aeronave, es posible que el piloto al mando deba seguir los protocolos y procedimientos de su línea aérea además de cumplir con los requisitos de la normativa relacionada con la salud de los países de salida y/o de destino. Estos últimos normalmente deberían figurar en las Publicaciones de información aeronáutica (AIP) de los Estados pertinentes.
 - 3) En el Anexo 6 — Operación de aeronaves, se describen los suministros médicos “de a bordo” que es necesario llevar en la aeronave. En los Procedimientos para los

servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (Doc. 4444) (PANS-ATM) se detallan los procedimientos que el piloto al mando debe seguir para comunicarse con el control de tránsito aéreo.

Se sugiere que los Estados provean suficientes existencias de Formularios para localizar a los pasajeros, para que se utilicen en sus aeropuertos internacionales y se distribuyan a los explotadores de aeronaves, con el fin de que los pasajeros y la tripulación las completen.

10.1.5 Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles

- a. El Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social -MSPAS- del Estado de Guatemala en colaboración de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- y demás autoridades competentes establecerán un plan nacional de aviación para afrontar un brote de una enfermedad transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional. (OACI/A-9/N-8.16).

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

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

10.1.6 Establecimiento de programas nacionales de facilitación

- a. El estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- establecerá un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, basándose en los requisitos, en materia de facilitación, estipulados en el Convenio y en el mismo Anexo 9. (OACI/A-9/N-8.17).
- b. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala se asegurará de que el objetivo de su Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA- sea la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios. (OACI/A-9/N-8.18).
- c. El estado de Guatemala establecerá un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, deberá utilizar los textos de orientación que figuran en los Apéndices del Anexo 9 y el Doc. 10042. (OACI/A-9/N-8.18.1).

- d. El estado de Guatemala a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- establecerá un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA- y los Comités de Facilitación de Aeropuerto -CFA- necesarios, u órganos de coordinación similares, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves. (OACI/A-9/N-8.19).

10.2 FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDADES

10.2.1 Acceso a los aeropuertos

- a. La Dirección General de Aeronáutica Civil -DGAC- de la república de Guatemala a través de los explotadores de aeropuertos tomará las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidades. (OACI/A-9/N-8.27).

10.2.2 Acceso a los servicios aéreos

- a. La -DGAC- a través de los explotadores de aeropuertos y aeronaves tomarán las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidades dispongan de acceso equivalente a los servicios aéreos. (OACI/A-9/N-8.34).
- b. Cuando el estado de Guatemala mediante la -DGAC- restrinja el transporte de dispositivos accionados por batería, incluidos las ayudas para la movilidad que contengan baterías, notificarán prontamente a la OACI tales restricciones para su inclusión en el Doc. 9284, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y asegurarán que los explotadores de aeronaves pongan esa información a disposición del público y de conformidad con el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18. (OACI/A-9/N-8.38).

10.2.3 Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares

- a. Cuando en el Estado de Guatemala ocurra un suceso de un accidente de aviación se harán arreglos con los Estados adyacentes para facilitar la entrada temporal por medio del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- en sus territorios de los familiares de las víctimas de los accidentes de aviación. (OACI/A-9/N-8.41).
- b. El Estado de Guatemala y los Estados adyacentes también harán arreglos para facilitar la entrada temporal mediante el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- en sus territorios de representantes autorizados del explotador cuya aeronave haya sufrido el accidente, o de un socio del explotador en una alianza, para permitir que presten asistencia a los sobrevivientes y a sus familiares, a los familiares de las víctimas fallecidas en el accidente y a las autoridades competentes de esos Estados. (OACI/A-9/N-8.42).

Los acuerdos de compartición de códigos y otros acuerdos de alianza similares requieren algunas veces que los socios en las alianzas actúen como “primer respondedor” en nombre del explotador perjudicado en caso de que el socio en la alianza pueda llegar al lugar del accidente más rápidamente que el explotador perjudicado.

- c. El Instituto Guatemalteco de Migración del Estado de Guatemala hará los arreglos para expedir documentos de viaje de emergencia, cuando sea necesario, a sus nacionales sobrevivientes del accidente. (OACI/A-9/N-8.44).
- d. El Estado de Guatemala a través de la Superintendencia de Administración Tributaria -SAT- prestará toda la asistencia necesaria, tal como hacer los arreglos para el transporte y el despacho de aduanas para la repatriación de los restos mortales a sus países de origen, a solicitud de los familiares de los fallecidos o del explotador de la aeronave que ha sufrido el accidente. (OACI/A-9/N-8.45).

CAPÍTULO 11

11.1 SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS

Generalidades

- a. Cuando el Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- requieran de los explotadores de aeronaves el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API)/API interactiva (iAPI) y/o datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) crearán una ventanilla única de ingreso de datos del pasajero para cada categoría, o ambas categorías de datos combinadas, que permita a las partes pertinentes presentar información normalizada, con un punto común de entrada para la transmisión de datos, a fin de cumplir todos los requisitos correspondientes a los datos sobre los pasajeros y la tripulación de esa jurisdicción. (OACI/A-9/N-9.1).
- b. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala no requerirá de los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y/o PNR. (OACI/A-9/N-9.5).
- c. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del Estado de Guatemala considere requerir elementos que se desvíen de las normas, los Estados contratantes presentarán una petición al Comité de Enlace OMA/IATA/OACI junto con el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA mediante un proceso de examen y aprobación para que se incluya el elemento de datos en las directrices. (OACI/A-9/N-9.6).

11.1.1 Información anticipada sobre pasajeros (API)

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

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

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

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

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

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

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

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

- c. Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- exigirá los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc. 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST. (OACI/A-9/N-9.10).
- d. El -IGM- del estado de Guatemala no penalizará ni responsabilizará a un explotador de aeronaves por discrepancias en el intercambio de datos sobre los pasajeros cuando el explotador de aeronaves haya recolectado y proporcionado información anticipada exacta sobre un pasajero basándose en un documento de viaje presentado, que sea válido para el viaje y el pasajero presente a la llegada un segundo documento de viaje válido para dicho viaje. (OACI/A-9/N-9.11).
- e. Si el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de los pasajeros. (OACI/A-9/N-9.13).
- f. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala exija que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema API no deberán exigir además un manifiesto de pasajeros impreso. (OACI/A-9/N-9.15).

11.1.2 Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)

- a. El Instituto Guatemalteco de Migración del estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.24).

- 1) establecerá los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los vuelos con origen o destino en su territorio con el respaldo del marco jurídico y administrativo apropiado (legislación, reglamentación o decreto, entre otras) y con ajuste a todas las normas de la Sección D del Capítulo 9 del Anexo 9;
- 2) alineará sus requisitos de datos del PNR y el tratamiento de los mismos con las instrucciones que figuran en las Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc. 9944) de la OACI y en los textos de orientación sobre la utilización de los mensajes PNRGOV publicados y actualizados por la OMA y respaldados por la OACI y la IATA; y
- 3) adoptarán e implantarán el mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT como método primario para la transferencia línea aérea-gobierno de datos del PNR a fin de garantizar la interoperabilidad mundial.

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

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

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

- 1) impedirán el acceso, la divulgación y el uso no autorizados de los datos del PNR, y su marco jurídico preverá sanciones por uso indebido, acceso no autorizado y divulgación no autorizada;
 - 2) garantizarán que las salvaguardias que se apliquen a la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR se apliquen a todas las personas sin diferenciación ilícita;
 - 3) dispondrán que se informe a las personas sobre la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR y las correspondientes normas de protección de la privacidad;
 - 4) adoptarán medidas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves informen a sus clientes acerca de la transferencia de los datos del PNR;
 - 5) establecerán mecanismos administrativos y judiciales de reparación para permitir que las personas dispongan de una vía de recurso en caso de procesamiento ilícito de sus datos del PNR por parte de las autoridades públicas; y
 - 6) dispondrán mecanismos apropiados, establecidos en su marco jurídico y administrativo, para que las personas puedan acceder a sus datos del PNR y solicitar las correcciones, eliminaciones o anotaciones que sean necesarias.
- d. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.27).
- 1) basarán el procesamiento automatizado de los datos del PNR en criterios objetivos, precisos y confiables que indiquen efectivamente la existencia de un riesgo, sin diferenciación ilícita; y
 - 2) no tomarán decisiones que generen medidas que puedan afectar de manera significativamente adversa a los intereses jurídicos de las personas basándose exclusivamente en el procesamiento automatizado de los datos del PNR.
- e. El Estado de Guatemala a través del Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- designará una (o más) autoridades internas competentes de acuerdo con su marco jurídico y administrativo que estarán facultadas para realizar la supervisión independiente de la protección de los datos del PNR y determinar si la recopilación, uso, procesamiento y protección de dichos datos se realiza en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales. (OACI/A-9/N-9.28).
- f. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.29).
- 1) no requerirán que los explotadores de aeronaves recopilen datos del PNR que no se necesiten como parte de sus procedimientos normales de funcionamiento, ni que filtren los datos antes de su transmisión; y
 - 2) no usarán datos del PNR que revelen el origen racial o étnico, las opiniones políticas, las creencias religiosas o filosóficas, la afiliación sindical, o datos sobre la salud, vida

sexual u orientación sexual de las personas, excepto en circunstancias excepcionales e inminentes para proteger los intereses vitales de la persona a la que se refieren los datos o de otra persona física. En los casos en que se transfiera dicha información, los Estados contratantes eliminarán dichos datos tan pronto como sea posible.

g. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.30).

- 1) retendrán los datos del PNR por un período establecido, según se defina en su marco jurídico y administrativo, que corresponderá al período necesario y que guarde proporción con los fines para los cuales se usen dichos datos;
- 2) despersonalizarán tras un lapso regular predeterminado que no exceda del necesario conforme se defina en su legislación y políticas nacionales los datos del PNR retenidos que permitan la identificación directa de la persona a la que se refieran, excepto cuando se usen en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso relacionado con los fines establecidos en 9.24 2);
- 3) únicamente volverán a personalizar (desenmascararán) los datos del PNR cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable para los fines establecidos en 9.24 2); y
- 4) eliminarán o anonimizarán los datos del PNR al finalizar el período de retención, excepto cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso para los fines establecidos en 9.24 2).

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

Esta norma no tiene por objeto restringir la actuación de la justicia penal de los Estados contratantes en el desarrollo de investigaciones, procesamientos y juicios vinculados a los fines señalados en 9.24 2).

h. El Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala: (OACI/A-9/N-9.33).

- 1) por regla general, adquirirán los datos del PNR usando el método push para proteger los datos personales existentes en los sistemas de los explotadores y para que los explotadores puedan conservar el control de sus sistemas;
- 2) tratarán en la mayor medida posible de limitar la sobrecarga operacional y administrativa para los explotadores de aeronaves, sin menoscabo del mejoramiento de la facilitación de pasajeros;

- 3) no impondrán multas ni sanciones a los explotadores de aeronaves por errores inevitables a causa de una falla de los sistemas que pudiera haber impedido la transmisión de datos del PNR u ocasionado la transmisión de datos alterados; y
- 4) minimizarán el número de veces que se transmiten los mismos datos del PNR para un vuelo específico.

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

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

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

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

j. Cuando el Instituto Guatemalteco de Migración -IGM- del estado de Guatemala determine que debe inhibir, evitar u obstruir la transferencia de datos del PNR o considere sancionar a un explotador de aeronaves, lo hará actuando con transparencia y con la intención de resolver la situación que sea motivo de dicha determinación. (OACI/A-9/N-9.36).

ADJUNTO 1

1.1 REGLAMENTO DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

- 1) El presidente del Comité nacional de facilitación del transporte aéreo (en los sucesivos denominado "CNFTA" es el Director General de Aeronáutica Civil autoridad designada para el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-)
- 2) La -ANSAC- a través del Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -DNFTA- es la autoridad designada para el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, y proporciona servicios de secretaría al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-.
- 3) Los ministerios u organismos estatales y otras entidades que participan en la implantación del -PNFTA- designan a sus respectivos miembros del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-.
- 4) Los miembros del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-, participarán en todas las reuniones de dicho Comité. Un miembro puede ser sustituido por un suplente, quien tendrá las mismas responsabilidades y ejercerá los mismos derechos que los miembros ordinarios.
- 5) El presidente podrá invitar a expertos con conocimientos específicos de gran interés para el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -PNFTA-, para participar en una o más reuniones del Comité, o solo a una parte de ellas, de forma puntual.
- 6) Los miembros del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-, así como los expertos invitados a las reuniones, deberán garantizar la confidencialidad del contenido específico de las reuniones y las decisiones tomadas, según lo considere necesario el presidente del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-.
- 7) El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-, se reunirá una (1) vez por mes. El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo podrá celebrar reuniones *ad hoc* siempre que sea necesario, con el fin de revisar una situación de facilitación y tratar de solucionar problemas operativos concretos. Los resultados de las reuniones *ad hoc* se notificarán al Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-.
- 8) El secretario del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo es responsable de:
 - a) Realizar todos los trámites administrativos necesarios para la preparación de las reuniones del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA-, en coordinación con el presidente; y
 - b) Comunicar el orden del día provisional a los miembros del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo -CNFTA- con una antelación mínima de ocho (08) días hábiles.
- 9) Todos los documentos se presentarán ante el secretario con una antelación mínima de cuatro (04) días hábiles antes de la fecha de la reunión.
- 10) El secretario preparará un resumen de las decisiones al final de cada reunión para distribuirla al Comité Nacional de Facilitación del Transporte aéreo -CNFTA- en un plazo de ocho (08) días hábiles tras la reunión.

ADJUNTO 2

2.1 MODELO DE PROGRAMA DE FACILITACION DE AEROPUERTO

A. FINALIDAD DE UN PROGRAMA DE FACILITACIÓN DE AEROPUERTO

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

B. ALCANCE DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

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

C. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

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

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

DIRECCION GENERAL DE AERONAUTICA CIVIL

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

APÉNDICES

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

APÉNDICE 1:	Declaración General
APÉNDICE 2:	Manifiesto de Pasajeros
APÉNDICE 3:	Manifiesto de Carga
APÉNDICE 4:	Certificado de desinsectación residual
APÉNDICE 5:	Tarjeta de embarque/ desembarque
APÉNDICE 6:	Recomendación del consejo de cooperación aduanera
APÉNDICE 7:	Certificado de Miembro de la Tripulación (CMT)
APÉNDICE 8:	Certificado de Inspector de la Aviación Civil
APÉNDICE 9:	Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles

APÉNDICE 1

DECLARACIÓN GENERAL

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

297 mm (11 3/4 pulgadas)

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

* Se llenará cuando lo exija el Estado.

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

210 mm (8 1/4 pulgadas)

APÉNDICE 4

CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL

GOBIERNO DE

CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL

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

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

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

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

Fecha de vencimiento:

Firma:

Cargo:

Fecha:

DIK

APÉNDICE 5

TARJETA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE

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

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

APÉNDICE 6

RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA

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

“EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

APÉNDICE 7

CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN (CMT)

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

Anverso del CMT

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

Reverso del CMT

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

APÉNDICE 8

CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL

**APÉNDICE 8. CERTIFICADO DE INSPECTOR
DE LA AVIACIÓN CIVIL**

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

Anverso del Certificado

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

Reverso del Certificado

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

APÉNDICE 9

9.1 FORMATOS SUGERIDOS DE DOCUMENTOS PARA DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLES

9.1.1 Documentos de atestación de pérdida o destrucción de documentos de viaje

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

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

De: Autoridad de inmigración o autoridad competente : (Name) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre) Teléfono: Télex: Faecsimil:	A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre)
Se adjunta una fotocopia de un documento de viaje/tarjeta de identidad fraudulento/falsificado/imitado/documento auténtico presentado por un impostor. Número del documento: Estado en cuyo nombre se expidió el documento:	
El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:	
Apellidos: Nombres: Fecha de nacimiento: Lugar de nacimiento: Nacionalidad: Residencia:	<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Fotografía en caso de haberla</div>
Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).	
Al detentor del documento se le negó la entrada a (nombre del Estado) y se han dado instrucciones al transportista del vuelo en que vino para que lo embarque de nuevo saliendo del territorio de este Estado en el vuelo (número de vuelo) a las (hora) del día (fecha) desde (nombre del aeropuerto).	
Dicho documento sera necesario como prueba para el procesamiento del detentor y por consiguiente ha sido incautado. Puesto que este documento es propiedad del Estado en cuyo nombre fue expedido, se devolverá a las autoridades competentes después del procesamiento.	
De conformidad con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se invita al último Estado de estancia del pasajero y aquél del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.	
Fecha:	Nombre y firma del funcionario: Titulo: Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:
(Aviso: Este NO es un documento de identidad)	

CAPÍTULO 12
**REVISIÓN Y ACEPTACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL
TRANSPORTE AEREO**

ELABORADO POR:

Alvaro Leonel Rodas Zepeda
Departamento Nacional de Facilitación del Transporte Aereo -DNFTA-
Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria -ANSA-

ESTRUCTURADO POR:

Luis La Torre
Unidad de Planificación

V.B. SUBDIRECCIÓN TÉCNICO OPERATIVA
Cap. Jorge Estuardo Ríos Romero
Subdirector Técnico Operativo

Firma y Sello:



Revisado y Aceptado por:

Cnel. Edgar Augusto Sánchez Herrarte
Administración Nacional de Seguridad Aeroportuaria



Firma y Sello:

PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA
DEPARTAMENTO NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO