



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 (514) 954-8219 ext. 6300

Ref.: EC 6/3-20/71

17 de julio de 2020

Asunto: Adopción de la Enmienda 28 del Anexo 9

Tramitación: a) notificar toda desaprobación antes del 30 de octubre de 2020; b) notificar el cumplimiento y toda diferencia antes del 30 de enero de 2021; y c) considerar el uso del Sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) para notificar las diferencias y el cumplimiento

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la décima sesión de su 220º período de sesiones, celebrada el 23 de junio de 2020, el Consejo adoptó la Enmienda 28 de las *Normas y métodos recomendados internacionales — Facilitación* (Anexo 9 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*). Los textos de la enmienda y la Resolución de adopción aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación en el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), donde podrá acceder a todos los demás documentos pertinentes.
2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 30 de octubre de 2020 como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto de las cuales la mayoría de los Estados miembros hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Además, el Consejo resolvió que la Enmienda 28, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 28 de febrero de 2021.
3. La Enmienda 28 se relaciona con los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y aspectos relativos a pasajeras y pasajeros insubordinados.
4. En la quinta sesión de su 204º período de sesiones, el Consejo pidió que, cuando se comunique a los Estados la adopción de enmiendas de Anexos, se les proporcione información sobre la aplicación y los textos de orientación existentes, así como una evaluación de sus repercusiones. Los correspondientes textos se presentan a título informativo en los Adjuntos A y B, respectivamente.

S20-1512

5. Cabe señalar también que la Asamblea de la OACI, en su 39° período de sesiones (27 de septiembre al 7 de octubre de 2016), resolvió que debía alentarse a los Estados miembros a utilizar el sistema EFOD para notificar las diferencias (véase la Resolución A39-22). El sistema EFOD se encuentra en el sitio web de acceso restringido (<http://www.icao.int/usoap>) del Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), al cual tienen acceso todos los Estados miembros. El tutorial completo del marco en línea del EFOD se encuentra en <https://www4.icao.int/olftutorial/usoap/story.html>.

6. De conformidad con la Resolución de adopción y la Resolución A39-22, me permito solicitarle que:

- a) antes del 30 de octubre de 2020, me comunique si su Estado desea hacer constar su desaprobación con respecto a alguna parte de la Enmienda 28, utilizando el formulario que figura como Adjunto C a la presente. Le ruego tome nota de que solo es necesario hacer constar la desaprobación y que, si no hay respuesta, se dará por supuesto que su Estado no desaprueba la enmienda;
- b) antes del 30 de enero de 2021, utilizando el formulario del Adjunto D y con copia a la a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Estado, me comunique:
 - 1) las diferencias que puedan existir al 28 de febrero de 2021 entre los reglamentos o métodos nacionales de su Estado y la totalidad de las disposiciones del Anexo 9, con las modificaciones introducidas por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 28 y cualquier otra diferencia que pueda surgir más adelante; y
 - 2) la fecha o fechas en las cuales su Estado habrá dado cumplimiento a la totalidad de las disposiciones del Anexo 9, con las modificaciones introducidas por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 28; y
- c) considere utilizar el sistema EFOD para notificar las diferencias y el cumplimiento.

7. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 6 a), cabe señalar que una notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 28 o cualquiera de sus partes con arreglo al Artículo 90 del Convenio no constituye una notificación de diferencias en virtud de su Artículo 38. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado como se solicita en el párrafo 6 b) 1). A este respecto, se recuerda que las normas internacionales de los Anexos tienen carácter vinculante condicional en la medida en que el Estado o Estados en cuestión no hayan notificado diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.

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

9. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la Enmienda 28 el 30 de octubre de 2020, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes.

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

Fang Liu
Secretaria General

Adjuntos:

- A — Lista de tareas para la aplicación y reseña de los textos de orientación relacionados con la Enmienda 28 del Anexo 9
- B — Evaluación de las repercusiones de la Enmienda 28 del Anexo 9
- C — Notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 28 del Anexo 9
- D — Notificación de cumplimiento o diferencias respecto del Anexo 9
- E — Nota sobre la notificación de diferencias

LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN Y RESEÑA DE LOS TEXTOS DE ORIENTACIÓN RELACIONADOS CON LA ENMIENDA 28 DEL ANEXO 9

1. LISTA DE TAREAS PARA LA APLICACIÓN

1.1 Medidas esenciales que corresponden a los Estados para aplicar las enmiendas propuestas¹

a) Seguridad de los documentos de viaje

1.1.1 Los Estados que ya son miembros del PKD de la OACI y cargan sus datos de claves públicas no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) adoptar las políticas nacionales pertinentes, según corresponda;
- b) cerciorarse de disponer del certificado de autoridad de certificación firmante del país (CSCA) asociado con la firma de todos los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) del Estado;
- c) ponerse en contacto con la OACI, escribiendo a icao-pkd@icao.int, para organizar el envío del certificado o certificados CSCA autofirmados a fin de comprobar su conformidad;
- d) concertar fecha y hora para el acto de entrega de claves en la Sede de la OACI en que el certificado o los certificados CSCA se importarán al módulo de seguridad de los equipos informáticos del PKD de la OACI; y
- e) completar su conexión técnica con el PKD de la OACI, si no lo hubiera hecho ya, a fin de cargar otros certificados de clave pública y listas de revocación de certificados (CRL).

b) Sistemas de intercambio de datos sobre el público pasajero

1.1.2 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones que establecen que no requerirán de los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados, y que usarán la solicitud de mantenimiento de datos de la Organización Mundial de Aduanas cuando consideren requerir esos elementos, es posible que no necesiten tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes, según corresponda; y
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes, los explotadores de aeronaves y la Organización Mundial de Aduanas.

¹ En este Apéndice no se permiten enmiendas de formato ni aclarativas.

1.1.3 Los Estados que ya disponen de los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y los explotadores de aeronaves;
- d) considerar el posible costo de desarrollar los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del PNR;
- e) crear un mecanismo de ventanilla única de ingreso de datos del público pasajero a fin de satisfacer los requisitos reglamentarios relativos a la entrada y salida de personas; y
- f) disponer la instrucción del personal pertinente.

1.1.4 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones que establecen con qué fines se pueden utilizar los datos del PNR, en particular la limitación de la divulgación de datos no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes;
- d) considerar la instrucción del personal pertinente; y
- e) considerar la vigilancia y supervisión.

1.1.5 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones que entre otras cosas impiden la divulgación de datos del PNR y su uso no autorizado y establecen mecanismos adecuados para que las personas puedan acceder a sus propios datos en el PNR y solicitar las correcciones, eliminaciones o anotaciones que correspondan, incluidos los medios de reparación, no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y otras partes interesadas pertinentes;
- d) considerar un programa de sensibilización destinado a las partes interesadas pertinentes; y
- e) disponer medidas de vigilancia y supervisión.

1.1.6 Los Estados que ya hayan promulgado legislación o tengan un mecanismo para notificar a las personas acerca del procesamiento de sus datos del PNR, incluidos los medios de reparación, no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y los explotadores de aeronaves; y
- d) considerar un programa de sensibilización destinado a las partes interesadas pertinentes.

1.1.7 Los Estados que ya tengan en su marco jurídico y administrativo disposiciones relativas a la diferenciación ilícita y las medidas que puedan afectar significativamente a los intereses jurídicos de las personas debido al procesamiento automatizado de los datos del PNR no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer la instrucción del personal pertinente; y
- d) considerar la vigilancia y supervisión.

1.1.8 Los Estados que ya prevén en su marco jurídico y administrativo una (o más) autoridades internas competentes facultadas para realizar la supervisión independiente de la protección de los datos del PNR no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes;
- d) disponer la instrucción del personal a cargo de la supervisión; e
- e) implantar una vigilancia y supervisión eficaces.

1.1.9 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones que establecen que no requerirán que los explotadores de aeronaves recopilen datos del PNR que no se necesiten como parte de sus procedimientos normales de funcionamiento, y que el Estado no usará datos del PNR que revelen el origen étnico, las creencias religiosas o filosóficas y la orientación sexual de las personas, entre otros aspectos, no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;

- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes;
- d) disponer la instrucción del personal pertinente; y
- e) considerar la vigilancia y supervisión.

1.1.10 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones relativas a los períodos durante los que se conservarán los datos del PNR, la despersonalización y la nueva personalización de los datos del PNR no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes; y
- d) considerar la vigilancia y supervisión.

1.1.11 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones relativas a los períodos durante los que se conservarán los datos del PNR, en particular en caso de investigación o acción judicial, y los períodos de anonimización no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes;
- d) considerar la instrucción del personal pertinente; y
- e) considerar la vigilancia y supervisión.

1.1.12 Los Estados que ya han adoptado en su marco jurídico y administrativo disposiciones relativas al método para adquirir los datos del PNR de los explotadores de aeronaves, minimizando la sobrecarga operacional y administrativa y no imponiendo multas ni sanciones por errores inevitables a causa de una falla de los sistemas, es posible que no deban tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) adoptar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y los explotadores de aeronaves;
- d) considerar la instrucción del personal pertinente; y
- e) considerar la vigilancia y supervisión.

1.1.13 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones que establecen, entre otras cosas, que no impedirán ni evitarán la transferencia de datos del PNR por parte de un explotador de aeronaves u otra parte pertinente, y conservarán la capacidad de introducir o mantener mayores niveles de protección de los datos del PNR no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes, los Estados miembros y los explotadores de aeronaves; y
- d) considerar la concertación de más acuerdos con los Estados miembros pertinentes.

1.1.14 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones relativas a la demostración del cumplimiento de las normas cuando así lo solicite otro Estado no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y los Estados miembros; y
- d) considerar la concertación de más acuerdos con los Estados miembros pertinentes.

1.1.15 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones que permiten la transferencia de datos, por lo menos a título provisional, entre Estados mientras se mantienen consultas no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y los Estados miembros; y
- d) considerar la concertación de más acuerdos con los Estados miembros pertinentes.

1.1.16 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones que establecen que no impedirán ni evitarán la transferencia de datos del PNR no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes; y
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y los explotadores de aeronaves.

1.1.17 Los Estados que ya tienen en su marco jurídico y administrativo disposiciones relativas a la notificación a los demás Estados miembros cuando introducen cambios significativos en su programa de PNR no necesitan tomar ninguna medida. En el caso del resto, las medidas esenciales son las siguientes:

- a) promulgar legislación y reglamentación, según corresponda;
- b) formular las políticas y procedimientos nacionales pertinentes;
- c) disponer una comunicación eficaz con las autoridades nacionales competentes y los explotadores de aeronaves; y
- d) disponer una comunicación eficaz con los Estados miembros pertinentes.

2. PROCESO DE NORMALIZACIÓN

2.1 Fecha en que surte efecto: 30 de octubre de 2020

2.2 Fecha de aplicación: 28 de febrero de 2021

3. DOCUMENTOS DE RESPALDO

3.1 Documentos de la OACI:

Título	Tipo	Fecha de publicación
Anexo 9 — <i>Facilitación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i>	Reglamentación	7 de octubre de 2016
<i>Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc 9944)</i>	Directrices	2010
<i>API Guidelines and PNR Reporting Standards</i> (Orientaciones sobre API y normas de notificación del PNR) https://www.icao.int/Security/FAL/SitePages/API%20Guidelines%20and%20PNR%20Reporting%20Standards.aspx	Página web	

3.2 Documentos externos:

Título	Organización externa	Fecha de publicación
<i>Passenger Data Toolkit (Juego de herramientas para datos sobre los pasajeros)</i>	OMA/IATA/OACI	
Modelo de datos de la OMA http://www.wcoomd.org/	OMA	
<i>Business Guide on the WCO Data Model (Guía sobre el Modelo de datos de la OMA)</i> , que incluye orientación sobre el proceso de solicitud de mantenimiento de datos http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/data-model/dm_technicalbrochure_en.pdf	OMA	

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

Tipo	Mundial	Regional
Seminarios de implementación		Regional
Talleres		Regional
Simposio	Simposio y exposición TRIP – Sede de la OACI, Montreal, Canadá	

5. **ENFOQUE DE OBSERVACIÓN CONTINUA DEL PROGRAMA UNIVERSAL DE AUDITORÍA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN (USAP-CMA)**

5.1 Será necesario redactar/revisar preguntas del protocolo de auditoría USAP-CMA en relación con las normas nuevas/revisadas del Anexo 9.

EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES DE LA ENMIENDA 28 DEL ANEXO 9

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Enmienda 28 del Anexo 9 tiene por objeto, entre otras cosas, mejorar la facilitación y la seguridad de la aviación al: a) permitir que los Estados que participan en el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI accedan a los certificados y otra información necesaria para la autenticación de pasaportes electrónicos de manera rápida y en un entorno seguro en numerosos puntos de contacto del proceso del viaje aéreo; b) resolver la no adhesión a las normas internacionales acordadas para el procesamiento, el formato, la comunicación y la transferencia de información anticipada sobre los pasajeros (API), información anticipada sobre los pasajeros de sistemas interactivos (iAPI) y datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR), lo cual mejorará la seguridad de los datos y la privacidad al utilizar formatos y protocolos de transmisión normalizados; c) ayudar a los Estados a establecer los medios para recopilar, usar y procesar los datos del PNR a fin de prevenir, detectar, investigar y enjuiciar delitos de terrorismo y delitos graves; y d) proporcionar textos de orientación sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de pasajeras o pasajeros insubordinados o perturbadores.

2. EVALUACIÓN DE LAS REPERCUSIONES

2.1 Las enmiendas del Anexo 9 resultantes de la Enmienda 28 tienen un efecto positivo en el refuerzo de la facilitación y la seguridad de la aviación, así como en el desarrollo sostenible del transporte aéreo.

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

- a) La participación en el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI permite a los Estados acceder a los certificados y demás información necesaria para la autenticación de pasaportes electrónicos. La lectura de datos validados de pasaportes y la autenticación de documentos electrónicos resulta especialmente valiosa, dado que puede realizarse rápidamente en numerosos puntos de contacto del proceso del viaje aéreo y por parte de personal no especializado, teniendo también en cuenta que un principio básico de la seguridad de la aviación es la garantía de la identidad del público pasajero.
- b) En lo que respecta a pasajeras o pasajeros insubordinados o perturbadores, el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) actualiza el *Texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Circular 288) de la OACI como consecuencia del Protocolo de Montreal de 2014, y proporciona orientaciones sobre la legislación que se ocupa de los actos y delitos, así como elementos de un régimen de sanciones administrativas, que ayudarán a los Estados a aplicar las medidas jurídicas adecuadas para prevenir y responder a los incidentes de insubordinación y perturbación por parte de pasajeras o pasajeros a bordo.
- c) La aplicación de la disposición sobre elementos de datos no normalizados resolverá el problema planteado por la no adhesión a las normas internacionales acordadas para el procesamiento, el formato, la comunicación y la transferencia de API, iAPI y datos del PNR, y dispondrá un sistema armonizado entre los Estados y las líneas aéreas. Asimismo, mejorará la seguridad de los datos, la privacidad y la facilitación, en especial al aliviar la presión sobre el sistema de control fronterizo.

- d) La aplicación de la disposición sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros ayudará a los Estados a establecer los medios para recopilar, usar y procesar los datos del PNR a fin de prevenir, detectar, investigar y enjuiciar delitos de terrorismo y delitos graves, con el apoyo del marco jurídico y administrativo adecuado. La disposición permite que diversos organismos gubernamentales legalmente habilitados a acceder a los datos de pasajeros y pasajeras los usen de manera eficiente, así como centrar los recursos en las personas de mayor riesgo y facilitar los viajes legítimos. Por lo tanto, la aplicación de esta disposición mejorará la seguridad de la aviación y facilitará lo relativo a los derechos humanos, en particular la privacidad. El procesamiento y uso eficaces de los datos del PNR como parte de medidas más amplias de seguridad fronteriza y facilitación pueden contribuir a la prevención de actos de interferencia ilícita y otras amenazas a la seguridad de la aviación civil, así como mejorar la circulación y experiencia del público pasajero.

2.3

Repercusiones económicas y en la eficiencia de la aviación:

- a) La participación en el PKD de la OACI facilita un mejor funcionamiento de la infraestructura de autenticación de pasaportes electrónicos a escala mundial y podría aumentar el atractivo de las soluciones de la industria basadas en ese tipo de autenticación. Con el crecimiento del mercado, la industria debería poder aprovechar las economías de escala para ofrecer productos mejorados a precios más bajos.
- b) La aplicación de las directrices que figuran en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI, entre otras cosas, podría reducir las costosas interrupciones de los vuelos cuando las aeronaves se desvían para el desembarque de pasajeras o pasajeros insubordinados y perturbadores.
- c) La aplicación de la disposición de no imponer 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 podría dar lugar a que se rebajen o mantengan estables las tarifas aéreas que paga el público viajero.
- d) Si bien la implantación de un sistema de registro de nombres de los pasajeros (PNR) puede ser costosa, existen varias vías a través de iniciativas bilaterales y multilaterales para ayudar a los Estados a implantarlo que pueden reducir los costos y el impacto en la viabilidad económica del sistema de aviación civil.

2.4

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

Las repercusiones de la Enmienda 28 serán pocas o nulas en la seguridad operacional y el medio ambiente.

2.5

Plazo previsto de implementación: 1 a 5 años

- a) Los Estados que se incorporen al PKD de la OACI deberían notificar su autoridad de certificación firmante del país en un plazo de 15 meses, de conformidad con las normas del PKD. En lo que respecta a las obligaciones de implantación, no hay repercusiones para la industria.

- b) En lo que respecta a los textos de orientación que figuran en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI, es posible que los Estados ya cuenten con métodos, políticas y medidas al respecto. En algunos casos, los Estados pueden necesitar un año para aplicar la disposición de forma adecuada.
- c) En lo que respecta a la aplicación de la disposición de no requerir que los explotadores de aeronaves proporcionen elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y PNR, los Estados pueden necesitar un año.
- d) A pesar de que el establecimiento de los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del PNR puede iniciarse con bastante rapidez, su funcionamiento pleno y efectivo puede llevar aproximadamente de 2 a 5 años, incluida la instrucción del personal.

2.6

Repercusiones económicas:

- a) En lo que respecta a la incorporación en el PKD de la OACI, las repercusiones económicas entrañarían una cuota anual, cuyo costo disminuye a medida que aumenta el número de miembros del PKD.
- b) En lo que respecta a los textos de orientación que figuran en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI, las repercusiones económicas para los Estados podrían incluir medidas de sensibilización pública, mientras que para la industria supondrían medidas de sensibilización pública e instrucción del personal.
- c) En lo que respecta a la disposición de no requerir que los explotadores de aeronaves proporcionen elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y PNR, se reducirá la intervención manual y el desarrollo adicional de tecnología de la información, y se minimizarán los costos duplicados de las líneas aéreas.
- d) En lo que respecta al establecimiento de los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del PNR, los costos para el Estado del desarrollo y funcionamiento de un sistema PNR completo y eficaz pueden ser considerables e incluirían:
 - a) elaboración de un marco jurídico;
 - b) desarrollo y mantenimiento del sistema;
 - c) contratación e instrucción;
 - d) costos de conexión de transportistas y de transmisión de datos;
 - e) costos operacionales;
 - f) recursos humanos; y
 - g) promoción.
- e) Los costos para la industria del desarrollo y funcionamiento de un sistema PNR completo y eficaz pueden ser considerables e incluirían:
 - a) desarrollo y mantenimiento del sistema;
 - b) contratación e instrucción;
 - c) costos de transmisión de datos;
 - d) promoción; y
 - e) tasa aplicable al público pasajero.

**NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL
DE LA ENMIENDA 28 DEL ANEXO 9**

A la: Secretaria General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Blvd.
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

(Estado) _____ por la presente desea desaprobado las partes siguientes de la Enmienda 28 del Anexo 9 (utilícense hojas adicionales si es necesario):

Firma _____

Fecha _____

- Notas.—
- 1) Si desea desaprobado la Enmienda 28 del Anexo 9 en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la Sede de la OACI el 30 de octubre de 2020 a más tardar. Si no se hubiera recibido para esa fecha, se supondrá que no desaprueba la enmienda. **Si usted aprueba todas las partes de la Enmienda 28, no es necesario devolver el presente aviso de desaprobación.**
 - 2) La presente notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 9. Es necesario enviar notificaciones separadas al respecto (véase el Adjunto D).

**NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS CON
RESPECTO AL ANEXO 9 (COMPRENDIDAS TODAS LAS
ENMIENDAS HASTA LA NÚM. 28 INCLUSIVE)**

A la: Secretaria General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 Robert-Bourassa Blvd.
Montreal, Quebec
Canadá H3C 5H7

1. No existirá diferencia alguna, al _____, entre los reglamentos o métodos nacionales de (Estado) _____ y las disposiciones del Anexo 9, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 28 inclusive.
2. Existirán las diferencias siguientes, _____, entre los reglamentos o métodos de (Estado) y las disposiciones del Anexo 9, incluida la Enmienda 28 [véase la Nota 3) a continuación].

- | a) Disposición del Anexo
(Indíquense los párrafos exactamente) | b) Detalles de la diferencia
(Describase la diferencia con precisión) | c) Observaciones
(Indíquense los motivos de la diferencia) |
|--|---|--|
|--|---|--|

3. En las fechas que se indican más abajo, (Estado) _____ habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 9, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 28 inclusive, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

a) **Disposición del Anexo**

b) **Fecha**

c) **Comentarios**

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

Firma

Fecha

- Notas. —
- 1) Si el párrafo 1 fuera aplicable en su caso, sírvase completarlo y devolver este formulario a la Sede de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable en su caso, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y devolver este formulario a la Sede de la OACI.
 - 2) Rogamos que envíe el formulario de modo que llegue a la Sede de la OACI a más tardar el 30 de enero de 2021.
 - 3) Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.
 - 4) En la Nota sobre la notificación de diferencias (Adjunto E) se proporciona orientación sobre la notificación de diferencias.
 - 5) Rogamos enviar una copia de la presente notificación a la Oficina regional de la OACI acreditada ante su Estado.

NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS
(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)

1. *Introducción*

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

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

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional, regularidad y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, estén informados sobre la reglamentación y las disposiciones nacionales en la medida en que difieran de las prescritas en las normas contenidas en los Anexos al Convenio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. *Forma de notificación de diferencias*

3.1 Las diferencias pueden notificarse mediante:

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

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

- a) el número del párrafo o subpárrafo que contenga el SARP respecto al cual existe la diferencia²;
- b) los motivos por los cuales el Estado no cumple con el SARP o considera necesario adoptar reglamentaciones o métodos diferentes;
- c) una descripción clara y concisa de la diferencia; y
- d) las intenciones de cumplimiento en el futuro, así como la fecha para la cual su Gobierno prevé confirmar el cumplimiento con el SARP y eliminar la diferencia que se haya notificado con respecto a ese SARP.

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

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

² Esto se aplica únicamente cuando la notificación se hace de la manera indicada en 3.1 a).

ENMIENDA NÚM. 28

DE LAS

**NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS
INTERNACIONALES**

FACILITACIÓN

ANEXO 9

AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La enmienda del Anexo 9 que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **23 de junio de 2020**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **30 de octubre de 2020**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **28 de febrero de 2021**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación EC 6/3-20/71.)

Junio de 2020

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ENMIENDA 28 DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

ANEXO 9 – FACILITACIÓN

RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

Obrando de conformidad con el *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta* por la presente el 23 de junio de 2020 la Enmienda 28 de las normas y métodos recomendados internacionales que figuran en el documento titulado *Normas y métodos recomendados internacionales, Facilitación*, que por conveniencia se designa como Anexo 9 al Convenio.
2. *Prescribe* el 30 de octubre de 2020 como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes hayan hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 28 de febrero de 2021;
4. *Encarga a la Secretaria General*:
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 30 de octubre de 2020 las partes de la enmienda que hayan entrado en vigor;
 - b) pida a cada Estado contratante:
 - 1) que notifique a la Organización (conforme a la obligación impuesta por el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que existan el 28 de febrero de 2021 entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas del Anexo enmendado por la presente, debiendo hacer tal notificación antes del 30 de enero de 2021, y que después de esa fecha mantenga informada a la Organización de cualquier diferencia que pueda surgir;
 - 2) que notifique a la Organización, antes del 30 de enero de 2021, la fecha o fechas a partir de las cuales cumplirá las disposiciones de las normas del Anexo enmendado por la presente;
 - c) que invite a cada Estado contratante a notificar, además, cualquier diferencia entre sus propios métodos y los establecidos por los métodos recomendados del Anexo enmendados por la presente, siguiendo el procedimiento especificado en b) en relación con las diferencias respecto a las normas.

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA PROPUESTA

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y nuevo texto que ha de sustituir al actual
a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

TEXTO DE LA ENMIENDA 28 DE LAS
NORMAS Y MÉTODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

FACILITACIÓN

ANEXO 9
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Enmiéndese el Anexo 9 como sigue:

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES

A. Definiciones

...

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

...

CAPÍTULO 3. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

...

3.9.1 *Método recomendado* — *Los Estados contratantes que expiden o tienen la intención de expedir eMRTD deberían adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y cargar su información en el PKD.*

3.9.2 Los Estados contratantes que participen 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.

Nota.— *El suministro de los certificados de autoridad de certificación firmante del país (C_{CSCA}) de los Estados contratantes 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).*

...

CAPÍTULO 6. AEROPUERTOS INTERNACIONALES — INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

...

E. Pasajeros insubordinados

6.44 Cada Estado contratante tomará medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros.

Nota.— El Doc 10117, Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores, La Circular 288 contiene el texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores.

...

CAPÍTULO 9. SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS

A. Generalidades

9.X Los Estados contratantes no requerirán de los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y/o PNR.

9.XX Cuando consideren 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.

...

~~9.10 — En sus iniciativas para implantar un programa nacional API, los Estados contratantes que no puedan cumplir plenamente con las disposiciones contenidas en 9.8 con respecto a los elementos de los datos, se asegurarán de que, en el requisito del programa nacional, se incluyan solamente los elementos de los datos que se ha determinado incorporar en el mensaje UN/EDIFACT PAXLST o que se siga el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA para toda desviación con respecto a la norma.~~

...

D. Datos del registro de nombre de los pasajeros (PNR)

1.23 Cada Estado contratante ~~que requiera datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR):~~

- a) ~~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;~~

- b) 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

9.23.1 ~~Los Estados contratantes que requieran la transferencia de datos del PNR~~

- c) adoptarán e implantarán el mensaje PNRGOV ~~basado en el EDIFACT como método primario~~ para la transferencia línea aérea-gobierno de datos del PNR a fin de garantizar la interoperabilidad mundial.

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

Nota 12.— El mensaje PNRGOV es un formato de mensaje electrónico normalizado respaldado por OMA/IATA/OACI. Según el sistema concreto de control de reservas y salidas del explotador de aeronaves, los elementos de datos específicos recopilados y almacenados por el explotador de aeronaves para sus propios fines operacionales y comerciales pueden transmitirse con eficiencia utilizando esta estructura de mensajes normalizados.

~~*Nota 2.— Esta disposición no tiene por objeto reemplazar o sustituir ningún mensaje intercambiado entre los explotadores de aeronaves y las administraciones de aduanas en apoyo de las operaciones aeroportuarias locales.*~~

~~*Nota 3.— Además del mensaje PNRGOV basado en EDIFACT, que es de uso obligatorio, los Estados contratantes pueden también considerar el uso opcional del mensaje PNRGOV en formato XML como método suplementario de transferencia de datos del PNR, para dar a los explotadores de aeronaves que tengan acceso a la tecnología XML la posibilidad de elegir el formato para la transmisión de los datos del PNR.*~~

9.24 ~~**Método recomendado.**— Los Estados contratantes, actuando en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales: *que requieran datos del PNR deberían considerar las repercusiones en la privacidad de los datos de la recopilación de datos del PNR y su transferencia electrónica, dentro de sus propios sistemas nacionales y también dentro de otros Estados. Cuando sea necesario, los Estados contratantes que requieran datos del PNR y los Estados que restrinjan el intercambio de los mismos deberían comprometerse a cooperar pronto para alinear los requisitos jurídicos.*~~

- a) identificarán claramente en su marco jurídico y administrativo los datos del PNR que han de usarse en sus operaciones;
- b) 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

- c) 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.

9.25 Los Estados contratantes:

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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;
- d) adoptarán medidas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves informen a sus clientes acerca de la transferencia de los datos del PNR;
- e) 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
- f) 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.

9.26 **Método recomendado.**— *Sujeto a las restricciones que resulten necesarias y guarden la debida proporción, los Estados contratantes deberían notificar a las personas acerca del procesamiento de sus datos del PNR e informarles acerca de los derechos y medios de reparación a su alcance establecidos en su marco jurídico y administrativo.*

9.27 Los Estados contratantes:

- a) 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
- b) 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.

9.28 Los Estados contratantes designarán 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.

9.29 Los Estados contratantes:

- a) 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
- b) 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.

9.30 Los Estados contratantes:

- a) 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;
- b) 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 b);
- c) 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 b); y
- d) 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 b).

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

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

9.31 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían retener los datos del PNR por un período máximo de cinco años a partir de su transferencia, excepto cuando se requieran en el curso de una investigación, procesamiento o acción judicial.*

9.32 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían despersonalizar los datos del PNR dentro de un plazo de seis meses y no más de dos años a partir de la transferencia de dichos datos.*

9.33 Los Estados contratantes:

- a) 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;
- b) 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;
- c) 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
- d) minimizarán el número de veces que se transmiten los mismos datos del PNR para un vuelo específico.

Nota.— 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.

9.34 Los Estados contratantes:

- a) 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
- b) 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.

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

9.35 Los Estados contratantes demostrarán a los demás Estados contratantes que así lo soliciten que cumplen con las normas que figuran en la Sección D del Capítulo 9 del Anexo 9. La demostración solicitada del cumplimiento de las normas del PNR se hará tan pronto como sea posible. Los Estados contratantes cumplirán este requisito actuando de buena fe y sin tardanzas.

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

9.35 *bis* **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían permitir que otros Estados contratantes que cumplan las normas sobre PNR reciban datos del PNR, por lo menos a título provisional, a la par de las consultas que se mantengan, según proceda.*

9.36 Cuando un Estado contratante 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.

9.37 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes que estén en proceso de establecer un programa de PNR o de introducir cambios significativos en un programa existente de conformidad con estos SARPS deberían notificar proactivamente a los demás Estados contratantes con los que tengan tráfico de transporte aéreo de pasajeros antes de recibir datos, con indicación de si se encuentran o no en cumplimiento de estos SARPS, para alentar o facilitar una rápida consulta cuando sea apropiado.

9.38 **Método recomendado.**— *Al intentar resolver controversias en materia de transferencia de datos del PNR, los Estados contratantes no deberían penalizar a los explotadores de aeronaves.*