



Nota de envío

21/8/07

SUPLEMENTO DEL
ANEXO 9 — FACILITACIÓN
(Duodécima edición)

1. El Suplemento adjunto reemplaza y anula todos los anteriores Suplementos del Anexo 9 y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 31 de julio de 2007 con respecto a todas las enmiendas, incluyendo la Enmienda 19.
 2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 9 (duodécima edición). Las diferencias adicionales que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

SUPLEMENTO DEL ANEXO 9 — DUODÉCIMA EDICIÓN

FACILITACIÓN

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

AGOSTO DE 2007

REGISTRO DE ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO

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

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

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>

1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Estados contratantes que han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 9, duodécima edición, hasta e inclusive la Enmienda 19, o que han enviado comentarios respecto a su aplicación.

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

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	21/10/05	1-2	21/8/07
Australia	6/12/05	1-2	21/8/07
Austria	21/10/05	1-2	21/8/07
Bélgica	21/10/05	1-3	21/8/07
Brasil	24/10/05	1-2	21/8/07
Canadá	27/10/05	1-2	21/8/07
China	14/10/05	1-2	21/8/07
China (RAE de Hong Kong)	24/10/05	1-2	21/8/07
Cuba	16/12/05	1	21/8/07
Dinamarca	11/10/05	1-2	21/8/07
Estados Unidos	27/1/06	1-2	21/8/07
Etiopía	25/10/05	1	21/8/07
Federación de Rusia	15/8/05	1-2	21/8/07
Finlandia	10/10/05	1-3	21/8/07
Japón	31/10/05	1-3	21/8/07
Nueva Zelanda	22/12/05	1	21/8/07
Países Bajos	12/12/05	1-2	21/8/07
Reino Unido	17/10/05	1-4	21/8/07
República Checa	21/10/05	1	21/8/07
República de Corea	21/10/05	1-2	21/8/07
Serbia	5/10/05	1	21/8/07
Suecia	24/10/05	1-2	21/8/07
Suiza	24/10/05	1	21/8/07
Tailandia	19/10/05	1-2	21/8/07

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

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Arabia Saudita	23/8/05	Estonia	7/7/05
Argentina	4/11/05	Irlanda	1/11/05
Bahrein	25/7/05	Lituania	15/6/05
Comoras	20/9/05	Omán	19/7/05
Emiratos Árabes Unidos	19/10/05	Uruguay	27/9/05
Eslovaquia	11/10/05	Venezuela	25/10/05

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

Afghanistan	Guinea	Nepal
Albania	Guinea-Bissau	Nicaragua
Andorra	Guinea Ecuatorial	Níger
Angola	Guyana	Nigeria
Antigua y Barbuda	Haiti	Noruega
Argelia	Honduras	Pakistán
Armenia	Hungría	Palau
Azerbaiyán	India	Panamá
Bahamas	Indonesia	Papua Nueva Guinea
Bangladesh	Islandia	Paraguay
Barbados	Irán (República Islámica del)	Perú
Belarús	Iraq	Polonia
Belice	Islas Cook	Portugal
Benin	Islas Marshall	Qatar
Bhután	Islas Salomón	República Árabe Siria
Bolivia	Israel	República Centroafricana
Bosnia y Herzegovina	Italia	República Democrática del Congo
Botswana	Jamahiriyá Árabe Libia	República Democrática
Brunei Darussalam	Jamaica	Popular Lao
Bulgaria	Jordania	República de Moldova
Burkina Faso	Kazajstán	República Dominicana
Burundi	Kenya	República Popular
Cabo Verde	Kirguistán	Democrática de Corea
Camboya	Kiribati	República Unida de Tanzania
Camerún	Kuwait	Rumania
Chad	La Ex República Yugoslava	Rwanda
Chile	de Macedonia	Saint Kitts y Nevis
Chipre	Lesotho	Samoa
Colombia	Letonia	San Marino
Congo	Líbano	Santa Lucía
Costa Rica	Liberia	Santo Tomé y Príncipe
Cote d'Ivoire	Luxemburgo	San Vicente y las Granadinas
Croacia	Madagascar	Senegal
Djibouti	Malasia	Seychelles
Ecuador	Malawi	Sierra Leona
Egipto	Maldivas	Singapur
El Salvador	Malí	Somalia
Eritrea	Malta	Sri Lanka
Eslovenia	Marruecos	Sudáfrica
España	Mauricio	Sudán
Fiji	Mauritania	Suriname
Filipinas	México	Swazilandia
Francia	Micronesia (Estados Federados de)	Tayikistán
Gabón	Mónaco	Timor-Lester
Gambia	Mongolia	Togo
Georgia	Montenegro	Tonga
Ghana	Mozambique	Trinidad y Tabago
Granada	Myanmar	Túnez
Grecia	Namibia	Turkmenistán
Guatemala	Nauru	Turquía

Ucrania	Vanuatu	Zambia
Uganda	Viet Nam	Zimbabwe
Uzbekistán	Yemen	

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

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Capítulo 1		2.27	Australia
Definiciones	Brasil	2.29	República de Corea
	Federación de Rusia	2.30	Australia
1.5	China (RAE de Hong Kong)	2.31	Finlandia
		2.32	Canadá
Capítulo 2			Federación de Rusia
			Finlandia
		2.34	Canadá
2.4	República de Corea		Federación de Rusia
2.7	Tailandia		Finlandia
2.9	Estados Unidos	2.35	Federación de Rusia
2.10	Brasil	2.36	Canadá
	China (RAE de Hong Kong)		Estados Unidos
	Federación de Rusia		Federación de Rusia
	Finlandia	2.37	Canadá
	Japón		Federación de Rusia
	República de Corea		Serbia
	Tailandia	2.38	China (RAE de Hong Kong)
2.10.1	China (RAE de Hong Kong)		Federación de Rusia
	Federación de Rusia	2.40	Federación de Rusia
	Finlandia	2.41	Federación de Rusia
	Japón		Finlandia
	Reino Unido		Suecia
	República de Corea	2.42	Federación de Rusia
2.12	Dinamarca	2.43	Brasil
	Finlandia		Dinamarca
	Japón		Federación de Rusia
	Reino Unido		Japón
	República de Corea		República Checa
2.13	Canadá		Tailandia
	China (RAE de Hong Kong)		
	Federación de Rusia	Capítulo 3	
2.15	República de Corea		
2.19	Alemania	3.1	Austria
	Belgica	3.4	China
	Estados Unidos		Finlandia
	Finlandia	3.5	Austria
	Reino Unido		Japón
	Suecia	3.6	Estados Unidos
2.21	Finlandia	3.9	República de Corea
2.24	Australia		Suiza

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.10	China (RAE de Hong Kong) Dinamarca Japón	3.26	Australia Brasil Japón
3.10.1	Finlandia Japón		Nueva Zelandia Reino Unido
3.11	Austria Brasil Cuba Japón Serbia	3.27	Tailandia Australia China (RAE de Hong Kong) Dinamarca Japón
3.12	Brasil Estados Unidos Finlandia Japón República Checa Suecia	3.29	República de Corea Japón Reino Unido República de Corea Tailandia
3.14.1	Dinamarca Estados Unidos	3.30	Suecia
3.15	Austria China Finlandia República Checa Serbia	3.32	Suiza
3.16	Dinamarca Japón	3.34	República de Corea
3.17	Federación de Rusia	3.36	Austria
3.18	Tailandia	3.38	Alemania Bélgica Brasil Finlandia Reino Unido
3.19	Austria Federación de Rusia	3.39	Austria Federación de Rusia
3.21	Australia Japón Nueva Zelandia	3.43	Canadá
3.23	Bélgica Canadá Dinamarca Finlandia Japón Serbia	3.44	Canadá Japón Reino Unido
3.24	Austria Bélgica Brasil Canadá China (RAE de Hong Kong) Dinamarca Etiopía Finlandia Japón	3.45	Canadá Japón China República de Corea
3.25	Brasil Japón	3.46	Dinamarca Países Bajos Serbia Suiza
		3.47	Estados Unidos Países Bajos Reino Unido
		3.47.1	Australia Reino Unido Tailandia
		3.47.2	China Tailandia
		3.47.3	China Tailandia
		3.49	Canadá Estados Unidos
		3.50	Australia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.51	Canadá Federación de Rusia Nueva Zelandia República de Corea China (RAE de Hong Kong)		Federación de Rusia Países Bajos Reino Unido Suiza Tailandia
3.52	Austria Países Bajos Reino Unido Tailandia	3.72	Estados Unidos Reino Unido
3.53	Austria	3.73	China Estados Unidos Finlandia Reino Unido
3.57	República de Corea		
3.58	Australia Bélgica Finlandia Países Bajos	3.74	Estados Unidos Finlandia Serbia Suecia Tailandia
3.59	Austria Canadá Dinamarca	3.75	Finlandia Reino Unido Suecia
3.60	Austria Federación de Rusia Finlandia Reino Unido Tailandia	3.76	Estados Unidos Finlandia Países Bajos Reino Unido
3.61	Canadá		
3.66	Países Bajos	Capítulo 4	
3.67	Australia Reino Unido Suecia	4.2	Alemania Austria Bélgica Canadá Finlandia Reino Unido
3.68	Bélgica Finlandia Reino Unido República de Corea Serbia Tailandia	4.3	Alemania Bélgica Finlandia Suecia Reino Unido
3.68.1	Reino Unido		
3.69	República de Corea		
3.69.1	Australia		
3.71	Australia China China (RAE de Hong Kong) Cuba Estados Unidos Federación de Rusia Países Bajos Nueva Zelandia Suiza	4.7 4.8 4.13	Federación de Rusia China (RAE de Hong Kong) Federación de Rusia Alemania Bélgica Estados Unidos Suecia Reino Unido
3.71.1	Australia China Estados Unidos	4.16 4.20	Alemania Alemania Austria Bélgica

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
4.22	Reino Unido República de Corea Serbia Suecia Alemania Bélgica Finlandia Reino Unido Suecia	4.42 4.43 4.49 4.51	China (RAE de Hong Kong) Nueva Zelandia China (RAE de Hong Kong) China (RAE de Hong Kong) Suecia
4.24	Alemania Bélgica Finlandia Reino Unido	Capítulo 5 5.4	Canadá Reino Unido
4.27	Alemania Bélgica China (RAE de Hong Kong) Finlandia Reino Unido Suecia	5.5 5.6 5.7 5.8 5.9 5.9.1	Australia Australia República de Corea República de Corea China (RAE de Hong Kong) Japón República de Corea Bélgica China
4.29	Alemania Bélgica Finlandia Reino Unido		Estados Unidos Federación de Rusia Finlandia Japón
4.30	Alemania Bélgica Finlandia Reino Unido		Países Bajos Reino Unido República de Corea Suiza
4.31	Nueva Zelandia Suecia	5.11	Tailandia China China (RAE de Hong Kong)
4.32	República de Corea		Finlandia
4.33	China (RAE de Hong Kong) República de Corea		Reino Unido
4.34	Alemania Bélgica Estados Unidos Finlandia Suecia Reino Unido	5.12 5.13 5.14	China República de Corea Australia Brasil Canadá China
4.35	China (RAE de Hong Kong) Nueva Zelandia		China (RAE de Hong Kong) Federación de Rusia
4.36	China (RAE de Hong Kong)		Países Bajos
4.37	China (RAE de Hong Kong)		Reino Unido
4.38	Austria		Tailandia
4.39	China (RAE de Hong Kong) Canadá China (RAE de Hong Kong) Nueva Zelandia	5.15 5.18	Estados Unidos República de Corea China Finlandia
4.40	China (RAE de Hong Kong)		Japón
4.41	China (RAE de Hong Kong)		República de Corea

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
5.19	Tailandia Bélgica China China (RAE de Hong Kong) Japón República de Corea	6.62	Tailandia Japón Federación de Rusia
5.20	República de Corea	6.70	Austria
5.21	Japón	6.71	Austria
5.22	Cuba		
5.26	Brasil China Reino Unido	Capítulo 7	
5.27	Brasil China (RAE de Hong Kong) Reino Unido	7.3.3	Finlandia
5.29	Brasil Cuba	Capítulo 8	
Capítulo 6		8.1	Canadá
6.9	Federación de Rusia	8.3	Canadá
6.9.1	Federación de Rusia	8.3.1	Japón
6.23	República de Corea	8.3.2	Brasil Japón
6.24	Federación de Rusia		Estados Unidos
6.32	Bélgica Dinamarca Estados Unidos Finlandia Países Bajos República de Corea	8.4	Canadá
6.34	Estados Unidos	8.12	Australia
6.37	Reino Unido	8.13	Australia
6.49	Reino Unido	8.17	Austria Bélgica Serbia Suecia
6.58	Reino Unido	8.18	Suecia
6.60	Reino Unido	8.19	Países Bajos Reino Unido Serbia
6.60.1	Australia República de Corea	8.20	Reino Unido
		8.21	Reino Unido
		8.39	Países Bajos
		8.41	Países Bajos
		8.42	Países Bajos
		8.43	Países Bajos
		Apéndice 11	Federación de Rusia

CAPÍTULO 2

- 2.19 Debería ser posible en todo momento la supervisión general de aduanas, incluyéndose en esa supervisión la verificación de documentos (véase el Artículo 13 del Código Aduanero Comunitario).

CAPÍTULO 3

- 3.38 Alemania solamente desaprueba esta norma si se interpretara en el sentido de prohibir los controles de exportación.

CAPÍTULO 4

- 4.2* Sería contrario a la legislación aduanera comunitaria. En el Código Aduanero Comunitario no se prevé ninguna renuncia a la garantía para el transporte por carretera, (incluso carga aérea transportada por carretera); sin embargo, existen disposiciones que autorizan una reducción del nivel de garantía.
- 4.3 En cuanto atañe a la legislación aduanera comunitaria, no es obligatoria en todos los casos la consulta a los explotadores y a otras partes interesadas. Sin embargo, para mejorar en particular la calidad y la eficacia de la nueva reglamentación y de las enmiendas de las normas existentes, se procura en general lograr una estrecha cooperación y consulta con tales explotadores.
- 4.13 Esta disposición es correcta en cuanto atañe a asuntos de aduanas respecto a los cuales el “declarante” es la persona pertinente. Respecto a otras políticas (tales como medidas fitosanitarias, etc.), la persona responsable de la información de que se trate puede ser una persona distinta al declarante.
- 4.16* Hay diversas disposiciones para diversos modos de transporte en los que se siguen los procedimientos simplificados de tránsito por vía aérea. Antes de que se inicie otro procedimiento, el explotador ha de completar el procedimiento simplificado de tránsito por vía aérea. Respectivamente los artículos han de presentarse a las autoridades aduaneras. Por consiguiente, debería suprimirse el método recomendado.
- 4.20 La disposición es correcta. No obstante, debe señalarse que en la Comunidad los explotadores disponen, en la práctica, de una amplia gama de distintos procedimientos simplificados de aduanas para la exportación (declaraciones incompletas, declaraciones simplificadas, procedimiento de despacho local) (Artículo 76 del Código Aduanero Comunitario). Algunos de estos procedimientos están sometidos a una autorización previa de las autoridades aduaneras. A título de explotador autorizado, se permite por lo tanto que el explotador realice varias operaciones. La autorización se basa en criterios generales (p. ej., posibilidad de garantizar verificaciones efectivas). Dependiendo del procedimiento simplificado que se utilice, el declarante debe proporcionar o poner a disposición de las autoridades de aduanas todos los documentos cuya presentación se requiere para aplicar las disposiciones que rigen la exportación de mercancías.
- 4.22 Esta norma y en particular las palabras “en cualquier oficina de aduanas”, no se conforman al Artículo 161, Sección 5 del Código Aduanero Comunitario, según el cual se prevé que la declaración de exportación debe depositarse cuando se embalen o carguen las mercancías para el transporte de exportación.

* Método recomendado

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

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.24 Las cabinas de las aeronaves deberían ser desinsectadas de arriba hacia abajo, previa a la embarcación o sometidas a desinsectación residual, de conformidad con los requisitos administrativos del Servicio de cuarentena e inspección de Australia.
- 2.27 El contenido y la forma de los certificados de desinsectación requeridos por Australia son distintos a los establecidos en la disposición 2.27.
- 2.30 Si lo considera necesario el Servicio de cuarentena e inspección de Australia, la totalidad o parte de la aeronave y de su contenido pueden ser sometidos a desinfección o desinsectación después del aterrizaje de la aeronave en el primer aeropuerto de llegada en Australia.

CAPÍTULO 3

- 3.21* Se requiere que todos los residentes permanentes que no sean ciudadanos posean un visado válido.
- 3.26* Australia exige que todos los viajeros completen una tarjeta de embarque y desembarque para cada llegada y salida.
- 3.27 El contenido y la forma de las tarjetas de embarque y desembarque de Australia son distintos a los del Apéndice 5.
- 3.47.2* Esto estaría condicionado a que los contratistas notifiquen a las autoridades australianas toda falla conocida de los sistemas antes de la salida de los vuelos afectados.
- 3.50 Los pasajeros han de llenar a su llegada una tarjeta de desembarque. Se requiere una declaración escrita en el formulario de aduanas B465 de Australia respecto a los artículos en posesión de los miembros de la tripulación.
- 3.58 La política de tránsito directo de Australia limita el tiempo que ha de emplearse en las zonas de tránsito a ocho horas para algunos países.
- 3.67 El Gobierno de Australia no da facilidades para la obtención del certificado de miembro de la tripulación (CMC).
- 3.69.1* Australia requiere que todos los miembros de la tripulación registren electrónicamente los detalles con una Autoridad de viajes de la tripulación. Esta información se almacena en una base de datos segura.
- 3.71 El Gobierno de Australia mantiene un sistema universal, no discriminatorio, de expedición de visados por computadora, según el cual se exige que todos los ciudadanos que no sean australianos, incluidos los que tengan permisos legítimos de residencia permanente, sean titulares de un visado antes de viajar a Australia.
- 3.71.1* El Gobierno de Australia mantiene un sistema universal, no discriminatorio, de expedición de visados por computadora, según el cual se exige que todos los ciudadanos que no sean australianos, incluidos los que tengan permisos legítimos de residencia permanente, sean titulares de un visado antes de viajar a Australia.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

5.5 La referencia a la “orden de retiro” no guarda relación alguna con el proceso de retirar a la
5.6 persona de Australia ya que la legislación australiana no lo exige. Sin embargo, como cuestión de
práctica administrativa, se entrega al explotador un aviso antes de proceder al retiro de la persona.

Por lo tanto, Australia registra una diferencia.

5.14 La prueba de que no ha habido negligencia no constituye un elemento de defensa en la ley de
inmigración de Australia cuando un transportista trae a Australia una persona sin documentación.
Sin embargo, en la práctica, no se inicia un juicio ni se envía un aviso de infracción si el
transportista no es culpable de negligencia.

CAPÍTULO 6

6.60.1 Australia no es signatario del Reglamento Sanitario Internacional. Australia cumple, siempre que
es posible, con el Reglamento Sanitario Internacional.

CAPÍTULO 8

8.12 Australia no es signatario del Reglamento Sanitario Internacional. Australia cumple, siempre que
8.13 es posible con el Reglamento Sanitario Internacional.

CAPÍTULO 3

- 3.1 Austria se ajusta a las disposiciones de la Comunidad Europea.
3.5
- 3.11* Al expedir los visados, Austria aplica las disposiciones de la Comunidad Europea.
- 3.15 El principio de “una persona por pasaporte” no se aplica plenamente en Austria. De acuerdo a la legislación austriaca, los niños menores de 12 años pueden registrarse en el pasaporte de un padre, si se solicita. A este respecto, Austria desearía señalar que esta cuestión se analizará y resolverá en el primer semestre de 2006 a escala en todo Europa.
- 3.19* Austria se ajusta a las disposiciones de la Comunidad Europea.
- 3.24 No se aplica plenamente.
- 3.36* Austria reconoce el objetivo de la práctica recomendada pero, de conformidad con las
3.39* disposiciones de la Comunidad Europea y del Acuerdo de Schengen, debe aceptarse un plazo más prolongado bajo algunas circunstancias.
- 3.52* Austria se ajusta a las disposiciones de la Comunidad Europea y del Acuerdo de Schengen.
- 3.53* No se aplica ya que Austria se ajusta a las disposiciones de la Comunidad Europea.
- 3.59 Austria se ajusta a las disposiciones de la Comunidad Europea y del Acuerdo de Schengen.
- 3.60 Austria se ajusta a las disposiciones de la Comunidad Europea y del Acuerdo de Schengen. Se está buscando una solución para el aeropuerto principal en Austria.

CAPÍTULO 4

- 4.2* En el caso del transporte por superficie, no puede aplicarse la carta de porte aéreo como documento de tránsito de aduanas. Debe aplicarse el procedimiento de tránsito computadorizado (NCTS).
- 4.20 Normalmente, el exportador tiene que presentar una declaración de exportación en la que se incluyen todos los datos requeridos en las Disposiciones de aplicación de la UE-Código de Aduanas. Se requiere una autorización de aduanas para utilizar una declaración de exportación simplificada para fines de despacho aduanero.
- 4.38* En la Unión de Aduanas de la UE, no se permite la venta o el uso de suministros y provisiones transportadas a bordo para consumo, sin el pago de derechos de importación y otros impuestos, cuando las aeronaves que realizan vuelos internacionales hacen escala en dos o más aeropuertos internacionales en su territorio.

CAPÍTULO 6

- 6.70* No se aplica en Austria.
6.71*

* Método recomendado

CAPÍTULO 8

- 8.17 No se ha establecido ningún programa nacional de facilitación en Austria. Sin embargo, la información se distribuye por correo electrónico y reuniones sobre una base bilateral ad hoc bajo la dirección del Ministerio de Transportes.
-

CAPÍTULO 2

- 2.19 Debería en todo momento ser posible la supervisión general de aduanas, incluyéndose en esa supervisión la verificación de documentos (véase el Artículo 13 del Código Aduanero Comunitario).

CAPÍTULO 3

- 3.23* Se requiere que el solicitante se presente personalmente en la oficina expedidora de visados (práctica de Schengen).
- 3.24 Los visados se expiden basándose en la necesidad del solicitante y conforme a la consideración de las autoridades. Por consiguiente, es posible por esta razón expedir visados por un período inferior a 6 meses. (Se considera que la norma 3.24 es incompatible con el Acuerdo de Schengen).
- 3.38 Desaprobación de esta norma si se interpretara en el sentido de prohibir los controles de exportación. (Código Aduanero Comunitario).
- 3.58 El tránsito sin visado (TWOV) *no* es posible si uno de los siguientes lugares de destino o puntos de tránsito es un país del Acuerdo de Schengen, que es un territorio sin fronteras. Por consiguiente, aquellos ciudadanos de Estados que requieren visado para uno o más o todos los Estados del Acuerdo de Schengen para los cuales se les ha emitido un billete *necesitan un visado en todo momento*. (Acuerdo de Schengen).
- 3.68* El certificado de miembro de la tripulación de Bélgica no es susceptible de lectura mecánica y no se expide de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2.

CAPÍTULO 4

- 4.2* Podría ser contrario a la legislación aduanera comunitaria. En el Código Aduanero Comunitario no se prevé ninguna renuncia a la garantía para el transporte por carretera, (incluso carga aérea transportada por carretera); sin embargo, existen disposiciones que autorizan una reducción del nivel de garantía.
- 4.3 No es obligatoria en todos los casos la consulta con los explotadores y otras partes interesadas. Sin embargo, para mejorar en particular la calidad y la eficacia de la nueva reglamentación y de las enmiendas de las normas existentes, se procura en general lograr una estrecha cooperación y consulta con tales explotadores. (Legislación Aduanera Comunitaria).
- 4.13 Esta disposición es correcta en cuanto atañe a asuntos de aduanas respecto a los cuales el “declarante” es la persona pertinente. Respecto a otras políticas (tales como medidas fitosanitarias, etc.), la persona responsable de la información de que se trate puede ser una persona distinta al declarante. (Legislación Aduanera Comunitaria).
- 4.20 Esta disposición es correcta. No obstante, debe señalarse que en la Comunidad los explotadores disponen en la práctica de una amplia gama de distintos procedimientos simplificados de aduanas para la exportación (declaraciones incompletas, declaraciones simplificadas, procedimiento de

* Método recomendado

despacho local) (Artículo 76 del Código Aduanero Comunitario). Algunos de estos procedimientos están sometidos a una autorización previa de las autoridades aduaneras. A título de explotador autorizado, se permite por lo tanto que el explotador realice varias operaciones. La autorización se basa en criterios generales (p. ej., posibilidad de garantizar verificaciones efectivas). Dependiendo del procedimiento simplificado que se utilice, el declarante debe proporcionar o poner a disposición de las autoridades de aduanas todos los documentos cuya presentación se requiere para aplicar las disposiciones que rigen la exportación de mercancías. (Legislación Aduanera Comunitaria).

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

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 El explotador es responsable de los costos de la custodia y cuidado si una persona se considera no admisible por cualquier motivo y el explotador se niega a retirar esta persona. (Artículo 74.4 de la Ley del 15 de diciembre de 1980).

* Método recomendado

- 5.19 El plazo de 24 horas es muy riguroso ya que es imposible cumplirlo en algunos casos, especialmente en el caso de deportaciones de emergencia. Esto sólo es posible siempre que se disponga de un asiento y no se prevea resistencia de la persona deportada.

CAPÍTULO 6

- 6.32* El tránsito sin visado (TWOV) *no* es posible si uno de los siguientes lugares de destino o puntos de tránsito es un país del Acuerdo de Schengen, que es un territorio sin fronteras. Por consiguiente, aquellos ciudadanos de Estados que requieren visado para uno o más o todos los Estados del Acuerdo de Schengen para los cuales se les ha emitido un billete *necesitan un visado en todo momento*. (Acuerdo de Schengen).

CAPÍTULO 8

- 8.17 No se ha establecido ningún programa nacional en Bélgica. Sin embargo, la información se distribuye por correo electrónico y en reuniones sobre una base bilateral *ad hoc* bajo la dirección de la Administración de Aviación Civil.

* Método recomendado

CAPÍTULO 1

Definiciones *Visitante.* En el Brasil continuará incluyéndose la actividad “estudios” en el conjunto de fines legítimos ajenos a la inmigración que figuran en la lista de esta definición.

CAPÍTULO 2

2.10 El Brasil continuará exigiendo la presentación de una declaración general.

2.43* Para el despacho de aeronaves de la aviación general y de su carga se requiere la participación de más de un organismo de inspección del gobierno.

CAPÍTULO 3

3.11* El Brasil todavía no expide documentos de identidad o visados que sean aceptados para fines de viaje en el formato de lectura mecánica según lo especificado en el Doc 9303 (serie).

3.12 No se aplica. (En 2006, el Brasil comenzará a expedir pasaportes de lectura mecánica que se ajustarán a las especificaciones del Doc 9303, Parte 1, Pasaportes de lectura mecánica).

3.24 Los visados son válidos por un período de tres meses, a partir de la fecha de expedición.

3.25* El Brasil no expide visados en el formato especificado para la “zona visual” del Doc 9303, Parte 2.

3.26* El Brasil continuará exigiendo información suplementaria por escrito además de la presentada en documentos de identidad en la tarjeta de embarque/desembarque (tarjeta E/D), para fines de control de entrada/salida. Los pasajeros extranjeros y los miembros de la tripulación extranjeros entregarán la tarjeta E/D al oficial de inmigración a su entrada.

3.38 Las autoridades aduaneras del Brasil pueden exigir, según sea necesario, una declaración escrita sobre el equipaje de los pasajeros y de la tripulación a su llegada.

CAPÍTULO 5

5.14 La autoridad de inmigración del Brasil puede imponer multas a los explotadores de aeronaves en casos en que las personas que llegan resulten estar documentadas inapropiadamente.

5.26 La expedición de pasaportes del Brasil está regulada por el Estatuto de viajes que se estableció en virtud del Decreto núm. 1.983/1996. De acuerdo a esta legislación, en virtud del Artículo 19, la solicitud del pasaporte se hará en un formulario de solicitud específico, que será firmado por la parte interesada. En caso de que la parte esté legalmente incapacitada para firmarlo, el formulario debería ser firmado por su representante legal. El pasaporte no puede expedirse a solicitud de un tercero. (La disposición mencionada en la norma no se ajusta a la legislación del Brasil en relación con los documentos de viaje).

5.27 De acuerdo con la legislación del Brasil, es imprescindible que el formulario de solicitud y el documento de viaje sean firmados por el solicitante o su representante legal. En caso de que no se haya firmado, no se expedirá el pasaporte. (La disposición mencionada en la norma no se ajusta a la legislación del Brasil en relación con los documentos de viaje).

* Métodos recomendado

- 5.29 El Gobierno del Brasil no se negará a expedir un documento de viaje a ninguno de sus nacionales siempre que la solicitud la formule el propio ciudadano mediante un formulario de solicitud firmado. (La disposición mencionada en la norma no se ajusta a la legislación del Brasil en relación con los documentos de viaje).

CAPÍTULO 8

- 8.3.2* La legislación del Brasil no exige visados de entrada para el personal de búsqueda y salvamento y de investigación de accidentes de aeronaves. A discreción de las autoridades de inmigración se permitirá caso por caso el “desembarque condicional”.
-

* Métodos recomendado

CAPÍTULO 2

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

CAPÍTULO 3

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

* Método recomendado

existe ningún MOU, los pasajeros de países respecto a los cuales se requiere un visado han de obtener ese visado para poder efectuar el tránsito por el Canadá. Una excepción son las paradas para reabastecimiento de combustible a reserva del cumplimiento de determinadas condiciones. No se cobran derechos por los visados de tránsito.

- 3.61 Si en el equipaje extraviado se incluyen bultos que hubieran sido entregados al propietario y no notificados a aduanas por parte del transportista aéreo, la legislación nacional del Canadá prevé que se evalúe si han de imponerse sanciones en tales casos.

CAPÍTULO 4

- 4.2* Aunque la reglamentación correspondiente al transporte por vía aérea es la misma que para el transporte de superficie, los procedimientos pueden diferir. Como ejemplo, la carga aérea transportada exclusivamente por vía aérea puede ser notificada a la aduana en el aeropuerto de destino final. La carga cubierta por una carta de porte aéreo pero transportada en camiones a través de la frontera puede ser notificada a la aduana en el cruce de la frontera antes de que pueda transportarse al aeropuerto de destino.

- 4.39* La maquinaria y equipo importados al Canadá para uso exclusivo de prestar servicios a aeronaves matriculadas en un país extranjero cuando están en aeropuertos internacionales del Canadá están libres del pago de impuestos a condición de que el país extranjero en el que esté matriculada la aeronave conceda un privilegio similar a aeronaves matriculadas en el Canadá. El impuesto de bienes y servicios es pagadero en función del valor del equipo.

CAPÍTULO 5

- 5.4* El plazo para que el explotador de aeronaves retire a una persona que ha sido considerada no admisible se prescribe en virtud de la legislación canadiense.
- 5.14 Se fijará un derecho administrativo con respecto a cada pasajero que no esté documentado apropiadamente.

CAPÍTULO 8

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

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.4 En el Artículo 17 del “*Reglamento para la aplicación de la ley de la República Popular de China relativa al control de la entrada y salida*” se estipula que los pasaportes de lectura mecánica expedidos por la República Popular de China son válidos por cinco años, y que pueden prorrogarse dos veces, cada vez sin exceder de cinco años. Actualmente, están en proceso de enmendarse las leyes pertinentes, y se harán los ajustes del caso una vez que la enmienda entre en vigor.
- 3.15 Bajo circunstancias especiales, puede añadirse un acompañante en el pasaporte del titular.
- 3.46 Dado que se considera esencial para enjuiciar o penalizar a aquellos que han violado las leyes y reglamentos, los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o los documentos de viaje de la persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje, deben archivar y por consiguiente no pueden devolverse.
- 3.47.3 Este párrafo no contiene requisitos específicos relativos a la información de pasajeros. No se exige un manifiesto de pasajeros impreso únicamente cuando la información sobre los pasajeros cumple con los requisitos de puntualidad, precisión e integridad.
- 3.71 En el Capítulo 6 del “*Reglamento para la aplicación de la ley de la República Popular de China relativa al control de la entrada y salida de extranjeros*” se estipula que los extranjeros solicitarán visados y que los visados de nacionales de países que hayan concertado acuerdos de visados con el Gobierno de la China se tramitarán de conformidad con dichos acuerdos. Por consiguiente, se determinará la exención de visados de los miembros de la tripulación extranjeros en virtud de los acuerdos de mutua exención de visados.
- 3.71.1* Conforme a los reglamentos vigentes relativos a visados de China, los miembros de la tripulación de otros Estados, excepto de aquellos que han concertado acuerdos bilaterales con China sobre mutua exención de visados, solicitarán visados para entrar al territorio de China.
- 3.73* Conforme a los reglamentos vigentes relativos a visados de China, los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de todos los Estado solicitarán visados (excepto los que están en tránsito directo dentro de 24 horas).

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 Conforme a los reglamentos de China, todos los costos relacionados con el retiro y la estadía en el país de las personas consideradas no admisibles serán sufragados por el explotador de la aeronave que transporta a estas personas.
- 5.11 Para facilitar la verificación del retiro de las personas no admisibles, China ha establecido un requisito relativo al plazo para su retiro, según el cual se requiere que los explotadores hagan los arreglos para el retiro llevándolos en el mismo vuelo o en el siguiente.
- 5.12
- 5.14 En el Artículo 36 del “*Reglamento para la aplicación de la ley de la República Popular de China sobre la inspección fronteriza a la salida y entrada*” se establece que si un vehículo que participa en el transporte de salida o entrada ha transportado personas inadmisibles para la salida o entrada, a su explotador se le impondrá una multa que no será superior a RMB 5 000 ni inferior a RMB 10 000 por cada persona transportada. Por consiguiente, a los explotadores de aeronaves que

* Método recomendado

transporten personas que lleguen o se encuentren en tránsito que resulten estar documentadas inapropiadamente se les impone una multa y no se hacen excepciones. A los explotadores se les impone una multa conmensurable a la gravedad de la violación de la ley, pero no se les exonera de la sanción.

- 5.18 El término “todas” tiene una connotación muy amplia. De acuerdo a la disposición del Artículo 44 del *“Reglamento para la aplicación de la ley de la República Popular de China relativa al control de la entrada y salida de extranjeros”* los gastos de repatriar extranjeros que han encontrado empleo por medios ilícitos serán sufragados por las dependencias e individuos que emplearon extranjeros sin autorización. En cuanto a los demás extranjeros, exigimos que los gastos de repatriación sean sufragados por los propios extranjeros o sus familiares; en el caso de que los propios extranjeros o sus familiares no puedan sufragar los gastos y la dependencia pertinente de China no esté obligada a sufragar tales gastos en virtud de un acuerdo, estos gastos serán sufragados por las embajadas o consulados de los nacionales en cuestión; en el caso de que las embajadas o consulados se nieguen a cubrir dichos gastos, o no exista una embajada o consulado de dicho país en China, los gastos serán sufragados por el Gobierno de la China.
- 5.19 b) No se efectúa en China una evaluación de riesgo en relación con el retiro de personas deportadas. Dicha información podrá proporcionarse al explotador después de que se lleve a cabo un estudio sobre el sistema de evaluación de riesgos relativos al retiro de personas deportadas y se establezca un sistema.
- 5.26 En circunstancias especiales, puede tomar más de 30 días el proceso de verificación y expedición de un documento de viaje o indicar a satisfacción del Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales.
-

CAPÍTULO 1

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

CAPÍTULO 2

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

CAPÍTULO 3

- 3.10 El actual Seaman's Identity Book (documento de identidad de navegante) (SIB) no es un documento de lectura mecánica.
- 3.24 Los visados son normalmente válidos por un período no superior a tres meses a partir de la fecha de expedición.
- 3.27 No se ha adoptado el formato del Apéndice 5. Las tarjetas en uso son de tamaño y formato distintos e incluyen otra información relativa a la dirección en Hong Kong y la firma. Se exige la información para fines de control de inmigración.
- 3.51 No se tiene el objetivo de adoptar el sistema de doble circuito para la inspección del equipaje.
- 3.71 Se exige que los miembros de la tripulación que sean nacionales de países que requieran visado estén en posesión de un visado de entrada a China (RAE de Hong Kong) a no ser que hayan sido exentos.

CAPÍTULO 4

- 4.8 En general, no es aplicable para Hong Kong que es un puerto franco y no hay "zonas francas". Sin embargo, se dispone de depósitos explotados por los explotadores de terminales de carga aérea para el almacenamiento temporal de unos pocos artículos que son sujetos a impuestos específicos.

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

CAPÍTULO 5

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

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.11* Salvo el pasaporte, los visados y demás documentos de viaje no son susceptibles de lectura mecánica.
- 3.71 Se requiere visado para los miembros de la tripulación que llegan como pasajeros transportados por otro explotador o por otros medios de transporte para iniciar sus obligaciones como miembro de una tripulación en barcos o aeronaves. (Establecido por la Ley 1312, la Ley de Migración).

CAPÍTULO 5

- 5.22 Los ciudadanos nacionales que han emigrado requieren la autorización del Estado para ser admitidos (Establecido por la Ley 1312, la Ley de Migración).
- 5.29 Todos los nacionales, sean o no residentes, tienen derecho a un pasaporte o documento de viaje. Sin embargo, los emigrantes requieren una autorización de entrada o permiso de retorno definitivo (Establecido por la Ley 1312, la Ley de Migración).

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.12 Conforme al Artículo 10 (4) de la Orden de extranjeros la policía puede, en casos especiales dar instrucciones a los explotadores de aeronaves de un país que no se ha adherido al Convenio de Schengen, que antes de la llegada presente a la policía una lista de los miembros de la tripulación y pasajeros. La lista comprenderá información sobre el nombre (apellido, nombre de pila), fecha de nacimiento (día, mes, año), nacionalidad y documentos de viaje, incluyendo el tipo y el número de pasaporte u otro documento de viaje. Además, la policía puede exigir información sobre el punto inicial de embarque de los pasajeros, el punto de cruce de frontera a Dinamarca, el número de vuelo de la aeronave y las horas de partida y llegada de la aeronave. La información se presentará en un formulario preparado por el Comisionado de Policía o en cualquier otra forma que determine el Comisionado de Policía, incluyendo transferencia electrónica.
- 2.43* En Dinamarca existe una estrecha cooperación entre la policía y el servicio de aduanas pero cada autoridad no tiene la facultad de realizar inspecciones fuera de su área de competencia.

CAPÍTULO 3

- 3.10 Los pasaportes de grupo y los pasaportes provisionales no se expiden en formato de lectura mecánica.
- 3.14.1* Los derechos que se cobran para la expedición de un pasaporte se determinan por ley. Los derechos exceden el costo real de la operación.
- 3.16* Los pasaportes para niños menores de 2 años sólo se expiden por un período de dos años mientras que todos los demás pasaportes cumplen con las recomendaciones.
- 3.16* Nota 1 En Dinamarca se efectúan prórrogas de pasaportes de lectura mecánica.
- 3.23* En virtud del reglamento de Schengen los solicitantes normalmente se presentarán personalmente en la Oficina Expedidora de visados.
- 3.24 Conforme al Artículo 2 b) de la Ley de Extranjeros, los extranjeros titulares de un visado válido para todos los países del Acuerdo de Schengen pueden ingresar a Dinamarca hasta un máximo de tres meses por cada período de seis meses a partir de la fecha de entrada en Dinamarca/los países del Schengen.
- 3.27 El área de control de los pasaporte entre países nórdicos comprenden Dinamarca, Finlandia, Islandia, Noruega y Suecia requiere que los visitantes posean visados de entrada para completar una tarjeta de desembarque especial que difiere del formato de la OACI. Las personas que no necesitan visados de entrada no requieren llenar las tarjetas de desembarque.
- 3.47* Actualmente no existen planes para implantar en Dinamarca la información anticipada sobre pasajeros (API).
- 3.59 A los pasajeros en tránsito que requieren estar en posesión de un visado se les exige un visado de tránsito antes de llegar al país.

* Método recomendado

CAPÍTULO 6

- 6.32* Los pasaportes de pasajeros que llegan o salen del área del Acuerdo de Schengen se verificarán en el primer aeródromo de llegada o, alternativamente, de salida. Además, el equipaje de mano de los pasajeros en tránsito puede ser objeto de una inspección de aduanas a su primer arribo a la UE.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.9 En el futuro, el manifiesto presentado en formato electrónico puede ser aceptable desde el punto de vista jurídico. Sin embargo, hasta que el índice de cumplimiento del manifiesto automatizado sea aceptable, debemos exigir también el manifiesto en forma impresa.
- 2.19 Se exige un manifiesto de carga, salvo para mercancías, equipaje y provisiones que llegan y salen hacia otro país en el mismo vuelo directo. “Todos los artículos a bordo que deben ser autorizados por el Secretario de Estado deberán estar consignados en el manifiesto de carga.” “La dirección postal de la empresa deberá figurar en el manifiesto de carga.”
- 2.36 c) Se cobran derechos por servicios proporcionados en relación con la llegada de una aeronave privada (que no es de servicio regular).

CAPÍTULO 3

- 3.6 Los documentos, tales como los visados con ciertos dispositivos de seguridad sirven como documentos de identidad.
- 3.12 Los Estados Unidos no han normalizado los datos de identificación personal incluidos en todos los pasaportes nacionales para que se ajusten a la recomendación que figura en el Doc 9303.
- 3.14.1* Los derechos por la expedición de un pasaporte estadounidense exceden del costo de la operación.
- 3.47.1 Los estatutos y reglamentos de los Estados Unidos exigen otros elementos de datos además de los que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica.
- 3.49 Los oficiales del Servicio Federal de Inspección de los Estados Unidos examinan a los individuos más de una vez.
- 3.71 Se exigen pasaportes y visados a los miembros de la tripulación (excepto a canadienses y
3.71.1* mexicanos) y nacionales que no sean ciudadanos de los Estados Unidos cuando ingresan al país.
- 3.72 Se exigen pasaportes y visados a los miembros de la tripulación (excepto a canadienses y
3.73* mexicanos) y nacionales que no sean ciudadanos de los Estados Unidos cuando ingresan al país.
3.74*
3.76*

CAPÍTULO 4

- 4.13 Actualmente Aduanas sanciona al transportista que exporta por la presentación tardía de las Declaraciones de exportación del expedidor (SEDS) y las inexactitudes en los conocimientos de embarque con respecto al SEDS.
- 4.34 Los Estados Unidos exigen la entrada bajo precinto aduanero o un manifiesto especial garantizado para este tipo de movimiento.

* Método recomendado

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 Se considera responsable al explotador por algunos costos de detención.
- 5.15* El Anexo 9 recomienda que las multas y sanciones se atenúen si un extranjero con un documento deficiente es admitido ulteriormente al país de destino. La Sección 273 (e) de la Ley de Inmigración y Nacionalidad permite la atenuación de multas bajo ciertas circunstancias.

CAPÍTULO 6

- 6.32* Los Estados Unidos inspeccionan a los miembros de la tripulación y a los pasajeros en tránsito.
6.34*

CAPÍTULO 8

- 8.3.2* El Departamento de Estado expide los visados y no se expiden en los puertos de entrada.

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.24 Nuestra legislación nacional difiere de esta disposición en virtud de la cual el visado de entrada será válido dentro de un período de seis meses a partir de la fecha de expedición independientemente del número de entradas. (Bajo la legislación de Etiopía, los tipos de visados que se expiden a los posibles visitantes se dividen en categorías en tres clases diferentes con su propio período de validez).
-

CAPÍTULO 1

Definiciones La aplicación de las definiciones como aparecen en la Enmienda 19 no son obligatorias en virtud de nuestra legislación nacional.

CAPÍTULO 2

- 2.10 Se exige la Declaración general.
- 2.10.1 En la Declaración general se indicarán los apellidos de los miembros de la tripulación.
- 2.13 En el Manifiesto de carga se especificará la clase de carga. Se exige el Manifiesto de carga.
- 2.32 Se exige un permiso preliminar para la realización de tales vuelos, de conformidad con los
2.34 procedimientos establecidos en la AIP de la Federación de Rusia.
2.35
2.36
2.37*
2.38
2.40
2.41
- 2.42* Los parámetros regulares vinculados con las formalidades de llegada/salida que han de completarse se adoptarán después que se apruebe en la práctica el programa nacional FAL.
- 2.43* No se aplica.

CAPÍTULO 3

- 3.17 Se exige que tengan visados de salida los visitantes al terminar su estancia.
- 3.19* Se exige un documento válido dando pruebas del derecho de llegada o de salida de la Federación de Rusia.
- 3.39* Los parámetros regulares vinculados con las formalidades de llegada/salida que han de completarse se adoptarán después que se apruebe en la práctica el programa nacional FAL.
- 3.50 Los pasajeros que crucen la frontera estatal de la Federación de Rusia cuyo equipaje de cabina y facturado no esté exento del despacho de aduanas presentarán una declaración a la aduana. Los miembros de la tripulación presentarán una declaración de palabra.
- 3.60 Los pasajeros en tránsito sin un visado de tránsito pueden permanecer en la zona de tránsito del aeropuerto o en un hotel para pasajeros extranjeros en tránsito por un período de 24 horas.
- 3.71 Los miembros de la tripulación de líneas aéreas extranjeras que lleguen a la Federación de Rusia
3.71.1* estarán en posesión de pasaportes nacionales válidos con visado de Rusia a no ser que se estipule de otro modo en acuerdos bilaterales.

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

- 4.7* En la Federación de Rusia no existen en la actualidad zonas o lugares de depósito francos.
4.8

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 Sólo se aplica a falta de un acuerdo internacional pertinente sobre readmisión.
5.14 Los miembros de la tripulación de líneas aéreas extranjeras que llegan a la Federación de Rusia deberán estar en posesión de pasaportes nacionales válidos con visados rusos, a menos que los acuerdos bilaterales estipulen otra cosa.

CAPÍTULO 6

- 6.9* Los letreros utilizados son en parte distintos de los internacionales.
6.9.1* No se prevén lugares especialmente asignados para tales avisos y folletos.
6.24* No hay ningún sistema mecanizado de clasificación del equipaje.
No se utiliza el único sistema de verificación del equipaje conocido como “concepto de placa de licencia”.
6.62* No se prevén actividades en el territorio de la Federación de Rusia de representantes de las autoridades interesadas de otros Estados.

APÉNDICE 11

2. Los parámetros regulares vinculados con las formalidades de llegada/salida que han de completarse se adoptarán después que se apruebe en la práctica el programa nacional FAL.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.10 Normalmente no se requiere una declaración general pero el piloto al mando, o el propietario o el titular del vehículo o su representante tiene que someterse a las autoridades responsables para que
2.10.1 realicen verificaciones de las personas en las fronteras exteriores con listas de pasajeros y
2.12 tripulación que comprenda la siguiente información: apellido, nombre, fecha de nacimiento, sexo y nacionalidad de cada persona a bordo, nacionalidad y número de matrícula de la aeronave, puerto de entrada y salida de la aeronave.

Los transportistas tienen la obligación de transmitir, a solicitud de las autoridades competentes de llevar a cabo la verificación de personas en las fronteras exteriores, al final de la verificación, información relativa a los pasajeros que transportarán a un puerto de entrada autorizado a través del cual las personas entrarán al territorio de un Estado miembro de la UE.

La información arriba aludida comprenderá: a) el número y el tipo de documento de viaje utilizado; b) nacionalidad; c) nombres completos; d) fecha de nacimiento; e) puerto de entrada en el territorio de los Estados miembros; f) código de transporte; g) número total de pasajeros transportados en ese medio de transporte; e i) el punto inicial de embarque.

[La Ley para tramitar datos personales en la Guardia Fronteriza, secciones 19 y 20 (579/2005), Sección 20 es la aplicación de la Directiva del Consejo 2004/82/EC del 29 de abril sobre la obligación de los transportistas de comunicar los datos de los pasajeros].

- 2.19 La supervisión general de aduanas es en todo momento posible, pudiendo incluirse en tal supervisión una verificación de documentos (Artículo 13 del Código Aduanero Comunitario).
- 2.21 Se puede imponer una multa si no se presentan las listas de los pasajeros y los miembros de la tripulación. (Ley de tramitación de datos personales en la Guardia Fronteriza (579/2005), secciones 19, 20 y 21 así como la Ley de Extranjería (301/2004), secciones 173, 179 y 185).
- 2.31 Todavía no se publica el requisito relativo a las listas de pasajeros y tripulación en las publicaciones de información aeronáutica (AIP).
- 2.32 No hay ningún organismo que por sí solo reciba y coordine los diferentes avisos y solicitudes de
2.34 autorización.
- 2.41 Los datos solicitados por las autoridades responsables de llevar a cabo verificaciones de las personas en las fronteras externas tienen que someterse por medios electrónicos u otro medio inmediatamente después de que cierra la presentación en el mostrador. (Ley de tramitación de datos personales en la Guardia Fronteriza (579/2005), sección 20).

CAPÍTULO 3

- 3.4 En algunos casos es posible prorrogar la validez del documento de viaje de lectura mecánica [Finlandia se ha fijado como objetivo cambiar su legislación de modo que se ajuste con la norma (después de agosto de 2006)].
- 3.10.1 Finlandia expedirá documentos de identidad que no son de lectura mecánica para navegantes hasta agosto de 2006. La validez de estos pasaportes es de diez años. La norma se aplicará plenamente después de 2016.

- 3.12 La zona de lectura mecánica de los pasaportes temporales expedidos antes de agosto de 2006 no se llenará con palabras o datos. La norma se aplicará plenamente después de agosto de 2016.
- 3.15 Por el momento, los menores de 15 años pueden ser registrados en el pasaporte del responsable del menor de edad, a solicitud. Finlandia tiene el objetivo de cambiar su legislación para que se ajuste a la norma.
- 3.23* Normalmente se requiere presentarse personalmente en la oficina expedidora del visado. Práctica de Schengen.
- 3.24 Se expiden los visados basándose en la necesidad del solicitante y según lo consideren las autoridades. Esta norma se considera como contraria al Acuerdo Schengen.
- 3.38 Se pueden aplicar controles a las exportaciones. Acuerdo Aduanero Comunitario.
- 3.58 En caso de pasajeros que continúen en otro vuelo hacia un tercer Estado cruzando la frontera exterior de Schengen en el aeropuerto de tránsito, se realizarán las formalidades de control en el aeropuerto de tránsito. Acuerdo de Schengen.
- 3.60 Esta norma no se aplica si un pasajero en tránsito necesita un visado para entrar en Finlandia y no lo tiene. Acuerdo de Schengen.
- 3.68* El certificado de miembro de la tripulación finlandés no es de lectura mecánica y no se expide de conformidad con las especificaciones del Doc 9303. Finlandia se ha fijado como objetivo aplicar este método recomendado lo más pronto posible.
- 3.73* No se aplican estos métodos recomendados. Finlandia se ha fijado como objetivo aplicar estos métodos recomendados lo antes posible.
- 3.74*
- 3.75*
- 3.76*

CAPÍTULO 4

- 4.2* En la legislación aplicable no se prevé una ley de renuncia de la garantía para el transporte por carretera (incluida la carga aérea que va por carretera). Sin embargo, hay disposiciones para autorizar una reducción del nivel de garantía. Código Aduanero Comunitario.
- 4.3 La consulta con los explotadores y otras partes interesadas no es obligatoria en todos los casos. Sin embargo, para mejorar en particular la calidad y la eficacia de las nuevas reglas y reglamentación y de las enmendadas, se trata en general de establecer una cooperación y consulta más estrechas con dichos explotadores. Legislación aduanera comunitaria.
- 4.22 Debe presentarse la declaración de exportación cuando se embalan las mercancías o los artículos o cuando se establece el exportador. Artículo 161 (5) del Código Aduanero Comunitario.
- 4.24* No se aplica este método recomendado. Este método frustraría seriamente el control que realizan las autoridades públicas de los bienes embarcados en una aeronave que sale. Además, el retorno de ciertos bienes después de su salida no estaría garantizado aún si se ha proporcionado la seguridad.

* Método recomendado

- 4.27 En la actualidad, ninguna disposición determina los casos en los que sean obligatorios los arreglos simplificados o deban ser otorgados a los explotadores. Legislación aduanera comunitaria.
- 4.29* No puede haber excepciones, especialmente cuando hay más de una autoridad implicada.
- 4.30* Se entregarán todas las mercancías cubiertas por la misma declaración simultáneamente en la inteligencia de que cuando un formulario de declaración cubre dos o más rubros, se juzgará que los datos particulares relativos a cada rubro constituyen una declaración por separado. Artículo 73 (2) del Código Aduanero Comunitario.
- 4.34 Continúan siendo aplicables las disposiciones relativas a las licencias de exportación y de tránsito, en algunos casos, cuando se reexpiden los artículos a otro lugar (armas, mercancías de doble uso, precursores, etc.). Legislación aduanera comunitaria.

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 El explotador es responsable de los costos de la custodia y cuidado de la persona que se considera no admisible por cualquier motivo. Legislación nacional (Ley de extranjería 176) basada en la Directiva de la UE (2001/51/UE).
- 5.11 El explotador de aeronaves es también responsable de retirar a la persona no admisible al Estado que expidió el documento de viaje utilizado para viajar. Ley de extranjería 175.
- 5.18 Existe una excepción a esta norma; si se aplica protección internacional en la frontera, los costos se considerarán después de que se ha tomado la decisión relativa a la protección. Ley de extranjería 175, Artículo 3.

CAPÍTULO 6

- 6.32* En caso de pasajeros que continúen en otro vuelo hacia un tercer Estado cruzando la frontera exterior de Schengen en el aeropuerto de tránsito, las formalidades de control se realizarán en el aeropuerto de tránsito. Acuerdo de Schengen.

CAPÍTULO 7

- 7.3.3 No hay ningún organismo que por sí solo reciba y coordine los diferentes avisos y solicitudes de autorización.

CAPÍTULO 2

- 2.10 Es necesario presentar una declaración general.
- 2.10.1 Se incluirán en la declaración general los nombres y nacionalidades de los miembros de la tripulación de vuelo. No se aceptará la declaración general en forma electrónica.
- 2.12 Ha de presentarse al inspector de inmigración un manifiesto de pasajeros. No se aceptará el manifiesto de pasajeros en forma electrónica. De ser necesario, se exige un manifiesto de pasajeros para aduanas y en el mismo se incluyen otros elementos además de los indicados en el Apéndice 2.
- 2.43* Se realizan exámenes de inmigración, aduanas y cuarentena por parte de los organismos administrativos respectivos, incluso en aeropuertos en los que no son frecuentes las operaciones internacionales de la aviación general.

CAPÍTULO 3

- 3.5 Si se juzga necesario, pueden requerirse otros documentos además de los descritos en el Anexo 9.
- 3.10 Actualmente, el permiso para una nueva entrada (libreta) y el Documento de viaje de refugiado no son susceptibles de lectura mecánica y no se prevé expedir una versión susceptible de lectura mecánica, como se establece en 3.10.
- 3.10.1 El permiso de una nueva entrada (libreta) y el Documento de viaje de refugiado expedidos por el Gobierno del Japón no son susceptibles de lectura mecánica y no se ha previsto que la fecha de expiración de esos documentos se ajuste a lo establecido en 3.10.1. Dado que el Gobierno del Japón no puede discontinuar la expedición de pasaportes que no son de lectura mecánica de validez de diez años antes de abril de 2006, debido a la Ley de pasaportes japonesa y al limitado número de equipos de producción de DVLM asignados en las misiones en el extranjero, se prevé que aún después del 24 de noviembre de 2015 habrán algunos DVLM que serán válidos hasta el fin de marzo de 2016.
- 3.11* El permiso de una nueva entrada (libreta) y el Documento de viaje de refugiado expedidos por el Gobierno del Japón no son susceptibles de lectura mecánica. En lo que respecta a los visados, Japón está expidiendo los visados de lectura mecánica especificados en el Doc 9303, pero todavía existen otros tipos de visado que no son de lectura mecánica.
- 3.12 El permiso de una nueva entrada (libreta) y el Documento de viaje de refugiado expedidos por el Gobierno del Japón no son susceptibles de lectura mecánica, pero el formato, etc., de esos documentos no corresponde a lo indicado en 3.12.
- 3.16* No hay ninguna reglamentación para fijar un determinado período de validez del permiso de una nueva entrada (libreta). El plazo de validez del documento de viaje de refugiado es de un año.
- 3.21* No se exigirá que los residentes permanentes obtengan un visado para volver a entrar al país si son titulares de un permiso válido de múltiples entradas.
- 3.23* En principio, el solicitante debe presentarse personalmente a la embajada o consulado japoneses de ultramar para los procedimientos de expedición de visados, salvo en circunstancias urgentes e imprevista.

* Método recomendado

- 3.24 Los visados de visitantes al Japón son normalmente válidos para un solo viaje dentro de un período de tres meses.
- 3.25* En los visados japoneses que no son de lectura mecánica: a) se enumeran los rubros en un orden distinto; b) la duración de la validez del visado se indica normalmente en meses; y c) no siempre se incluye la duración de la estancia.
- 3.26* Se exige que los visitantes presenten tarjetas de embarque/desembarque.
- 3.27 Los requisitos de información para las tarjetas de embarque/desembarque del Japón son distintos de los establecidos en el Apéndice 5.
- 3.29 No pueden distribuirse gratis todas las tarjetas de embarque/desembarque.
- 3.44* El explotador será responsable y estará obligado a la custodia y atención de pasajeros y tripulación hasta que se haya adoptado una decisión definitiva respecto a su admisibilidad al Japón.
- 3.45 En tales casos en los que el explotador haya transportado a un extranjero a sabiendas de que tal persona pudiera ser deportada, el explotador asumirá la responsabilidad del viaje de retorno del extranjero.

CAPÍTULO 5

- 5.9 El explotador asumirá la responsabilidad y el costo de la custodia y cuidado de los pasajeros y miembros de la tripulación hasta que se tome una decisión con respecto a su admisibilidad en el Japón.
- 5.9.1 El explotador asumirá la responsabilidad, sea negligente o no, y los gastos de traslado de personas no admisibles.
- 5.18 El capitán de una aeronave o el explotador que transporte a un extranjero bajo ciertas condiciones de deportación deberá transportar a dicho extranjero fuera de Japón asumiendo los gastos y bajo su propia responsabilidad. Si una persona deportada desea salir del Japón voluntariamente sufragando sus propios costos, se le permitirá hacerlo atendiendo a su solicitud.
- 5.19 Debido al número creciente de personas deportadas, pueden presentarse casos en que no pueda cumplirse la disposición de notificación previa de 24 horas antes de la salida del vuelo, excepto para tales casos en que la seguridad operacional del vuelo de retorno se pueda ver perjudicada o en otros casos similares.
- 5.21 Puesto que los documentos de viaje deberían estar en posesión del pasajero, excepto para ciertos casos, no se confiscarán ni básicamente se encomendarán al explotador los documentos de viaje.

CAPÍTULO 6

- 6.62* No se han elaborado los arreglos necesarios para la introducción del sistema descrito en esta disposición.

* Método recomendado

CAPÍTULO 8

- 8.3.1 Para la entrada, podría haber casos en los que se exija un visado y otros textos explicativos.
- 8.3.2* No existe ninguna disposición en la ley y reglamentación japonesas para la expedición de visados a los pasajeros a su llegada. Además, en casos en los que el personal no está en posesión de visado, incluso si desempeña una orden de misión del Gobierno japonés, se requerirá que tal personal sea sometido, si no goza de una exención de visado, a los procedimientos prescritos, incluida la presentación de una explicación por separado de la necesidad y urgencia de la entrada para que pueda recibir un permiso de entrada.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

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

CAPÍTULO 4

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

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

- 3.47* Las autoridades del Reino de los Países Bajos consideran que el uso de documentos con dispositivos de lectura para captar la información (UN/EDIFACT PAXLIST) es de la responsabilidad de los explotadores interesados.
- 3.47.1 TEI Reino de los Países Bajos considera necesario mantener abierta la posibilidad de exigir, basándose en la Directiva del Consejo de la UE 2004/82/EC del 29 de abril de 2004, otros elementos de los datos que no sean los que están disponibles en los documentos de viaje de formato de lectura mecánica, conforme a las especificaciones comprendidas en el Doc 9303 (series), Documentos de viaje de lectura mecánica.
- 3.52* Cuando un visitante por motivos de fuerza mayor no esté en posesión del visado de entrada requerido antes de la llegada, solamente puede autorizarse su entrada mediante la expedición de un visado en la frontera.
- 3.58 Los pasajeros que lleguen de un Estado que se haya adherido al Acuerdo de Schengen y continúen su viaje a través del territorio (dentro de Europa) del Reino de los Países Bajos en otro vuelo hacia un tercer Estado que no se haya adherido al Acuerdo de Schengen, serán sometidos a las formalidades de control de fronteras. Lo mismo se aplica a la situación de los pasajeros que viajan por esa ruta en sentido opuesto.
- 3.66 No están excluidos de las formalidades de control aduanero los miembros de la tripulación.
- 3.71 Se aplica en condiciones de reciprocidad.
- 3.71.1*
- 3.76* Se aplica en condiciones de reciprocidad.

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 El explotador de aeronave también es responsable del costo de la custodia y cuidado de todas las demás categorías de personas.
- 5.14 Puede multarse a los explotadores si no pueden demostrar que adoptaron las precauciones adecuadas para asegurarse de que los pasajeros cumplieran con los requisitos de documentos para tránsito o transbordo en el territorio del Reino de los Países Bajos.

CAPÍTULO 6

- 6.32* Los pasajeros que lleguen de un Estado que se haya adherido al Acuerdo de Schengen y continúen su viaje a través del territorio (dentro de Europa) del Reino de los Países Bajos en otro vuelo hacia un tercer Estado que no se haya adherido al Acuerdo de Schengen, serán sometidos a las formalidades de control de fronteras. Lo mismo se aplica a la situación de los pasajeros que viajan por esa ruta en sentido opuesto.

* Método recomendado

CAPÍTULO 8

- 8.19 Los Países bajos no disponen de un Comité de facilitación de aeropuerto, pero todos los asuntos comprendidos en el Anexo 9 forman parte del programa de trabajo de la Comisión nacional de facilitación. Esta Comisión está establecida y trabaja siguiendo los lineamientos del Apéndice 12 propuesto y ha incorporado algunos nuevos asuntos mencionados en el Programa de facilitación de aeropuerto que se propone en el Apéndice 11 en su programa de trabajo.
- 8.39 En los Países Bajos no se dispone de legislación relativa a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares como se describen en estas disposiciones.
- 8.41*
- 8.42
- 8.43
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.10.1 En algunas circunstancias podría exigirse una indicación de las características particulares de los miembros de la tripulación.
- 2.12 En algunas circunstancias podría exigirse una indicación de las características particulares de los miembros de la tripulación.
- 2.19 Debería en todo momento ser posible la supervisión general de aduanas, incluyéndose en esa supervisión la verificación de documentos (véase el Artículo 13 del Código Aduanero Comunitario).

CAPÍTULO 3

- 3.26* Todos los pasajeros deben normalmente llenar las tarjetas de desembarque excepto los ciudadanos de los Estados miembros del Área económica europea.
- 3.29 El transportista debe proporcionar a expensa propia las tarjetas de desembarque y distribuir las a todos los pasajeros que deban llenarlas.
- 3.38 El Reino Unido se reserva el derecho de introducir controles de exportación en algunas circunstancias.
- 3.44* El explotador permanece responsable de la custodia y cuidado de las personas no admisibles, incluidos los costos conexos, en ciertas circunstancias.
- 3.47.1 En los casos en que el Reino Unido impone el requisito de proporcionar API, este requisito se aplicará independientemente de si la información en el documento de viaje del pasajero está disponible en formato de lectura mecánica.
- 3.47.2* La legislación del Reino Unido establece un cargo de £2000 (actualmente) que se cobrará a los explotadores que transporten al Reino Unido personas que no posean documentos apropiados, independientemente de la introducción del API. Las personas documentadas inapropiadamente son aquellas que no presentan un pasaporte nacional válido u otro documento de viaje satisfactorio en el que se establezca su identidad o nacionalidad, un visado válido para el Reino Unido si se requiere o que presenta un pasaporte nacional falsificado o fraudulento en los casos en que el fraude se considera razonablemente obvio.
- 3.52* De ser necesario, deberían obtenerse los visados y autorizaciones de entrada al Reino Unido antes del viaje y se rechazará normalmente la entrada de cualquier persona que no esté en posesión de la autorización necesaria. A discreción del oficial de inmigración puede renunciarse al requisito de una autorización de entrada en circunstancias excepcionales.
- 3.60 El Reino Unido permite el tránsito sin visado de pasajeros que normalmente lo necesitan, a condición de que tal pasajero: a) tenga facilidades de entrada a los países en ruta y al destino final; b) haya reservado de forma firme el viaje por vía aérea en un plazo de 24 horas; c) no tenga ninguna finalidad de entrar en el Reino Unido salvo el paso en tránsito.

* Método recomendado

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

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

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

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

- 3.71.1* El Reino Unido exige que los miembros de la tripulación de vuelo que llegan como pasajeros, que sean supernumerarios posean un pasaporte válido u otro documentos satisfactorio en el que se establezca la identidad y nacionalidad, y cuando corresponda, un visado válido. Se puede eximir del requisito de visado del Reino Unido con respecto a los nacionales que llegan y salen como miembros de la tripulación dentro de 7 días.
 3.72
 3.73*
 3.75*
 3.76*

CAPÍTULO 4

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

* Método recomendado

documentos cuya presentación se exige para aplicar las disposiciones que rigen la exportación de mercancías.

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

CAPÍTULO 5

- 5.4* Se exige que un explotador se encargue del traslado de una persona inadmisibles, de conformidad con las instrucciones impartidas por el oficial de inmigración.
- 5.9.1 En virtud de la legislación del Reino Unido, cuando se rechaza la entrada al país a un pasajero, el explotador será normalmente responsable de los costos de detención hasta un máximo de 14 días, a menos que el pasajero esté en posesión de un visado de entrada vigente.
- 5.11 La legislación del Reino Unido exige a un explotador que traslade a una persona no admisible al país del cual es nacional o ciudadano, al país o territorio en el que se haya embarcado para viajar al Reino Unido o al país o territorio en el que existen razones para creer que será admitido.

* Método recomendado

- 5.14 En virtud de la legislación de responsabilidad de los transportistas del Reino Unido, se puede imponer un cargo al explotador por un pasajero que llegue sin los documentos requeridos. Sin embargo, no se considerará que el explotador es responsable si:
- i) puede demostrar que el pasajero presentó los documentos requeridos cuando se embarcó para el Reino Unido;
 - ii) el pasajero presentó un documento o se presentó pretendiendo ser el titular legítimo del documento a menos que la falsedad del documento o de la suplantación sea razonablemente obvia.
- Además un explotador puede solicitar la condición de verificación en puerta de embarque aprobada en determinados puertos de embarque. Cuando, a juicio de las autoridades del Reino Unido se cumplió con los criterios publicados, que incluyen un alto nivel auditado de verificación de documentos y procedimientos de seguridad, el Reino Unido normalmente exonerará de los cargos relacionados con las personas que llegan indocumentadas.
- 5.26 El Reino Unido cooperará plenamente con el Estado que lo solicite para investigar y validar el reclamo de las personas como ciudadanos británicos y para resolver el reclamo rápidamente, dentro de 30 días, de ser posible.
- 5.27 Esta disposición se aplica únicamente cuando la persona en cuestión es admisible o será expulsada por las autoridades.

CAPÍTULO 6

- 6.37* El Reino Unido no ofrece artículos libres de impuestos para la venta a pasajeros entrantes.
- 6.49* En el Reino Unido el permiso de retirar la carga a almacenes de depósito fuera del aeropuerto está sometido a una previa autorización de la aduana.
- 6.58* En las leyes y prácticas del Reino Unido que se aplican al transporte aéreo y a otras modalidades de transporte, se exige en general que las partes responsables de los trámites de tráfico proporcionen y mantengan tales locales e instalaciones según sea necesario para el control y examen adecuado de las mercancías y de los pasajeros.
- 6.60 La ley del Reino Unido que se aplica al transporte aéreo y a otras modalidades de transporte autoriza la imposición de una tasa para el despacho de inmigración solicitado por los explotadores, además del servicio básico en los puertos de entrada al Reino Unido.

CAPÍTULO 8

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

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.43* No es aplicable. El ámbito de cada autoridad está legalmente especificado y no puede ser sustituida una por otra. Todas las aeronaves que aterrizan o salen del territorio de la República Checa (hacia o desde el extranjero) tienen que hacer su despegue inicial o final en un aeropuerto con servicios permanentes de aduanas y de pasaportes o en un aeropuerto en el que mediante una solicitud previa, se proporcionen los servicios de aduanas y de pasaportes.

CAPÍTULO 3

- 3.12 En la actualidad se deja en blanco la zona para lectura mecánica. El color distinto (granate oscuro) de la cubierta del pasaporte de lectura mecánica es un factor que basta para diferenciar.
- 3.15 La República Checa no exige un pasaporte por separado para niños de una edad inferior a 15 años en los casos en que los datos particulares del niño estén registrados en el pasaporte del padre o de la madre.
-

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.4* Como excepción, es posible suspender vuelos cuando se ve amenazada la salud pública por SRAS, gripe aviar, etc.
- 2.10 Las autoridades de aduanas, inmigración y cuarentena exigen la presentación de la declaración general, y el formato de la misma difiere ligeramente del Apéndice 1. Por el momento no es posible eliminar este requisito.
- 2.10.1
- 2.12 Se requiere la presentación del manifiesto de pasajeros por razones operacionales. El formato del manifiesto de pasajeros difiere ligeramente del que figura en el Apéndice 2.
- 2.15 La República de Corea requiere información adicional que excede la información en la lista de suministros en 2.15.
- 2.29 Es difícil para un Estado contratante garantizar esta cuestión ya que la decisión con respecto al uso de pesticidas corresponde al explotador.

CAPÍTULO 3

- 3.9* La República de Corea se está preparando para utilizar pasaportes con datos biométricos y prevé enmendar los reglamentos pertinentes cuando se introduzcan los pasaportes electrónicos.
- 3.27 En las tarjetas de embarque/desembarque debe anotarse información adicional incluyendo dirección y ocupación. Se está considerando la exoneración de la tarjeta de embarque/desembarque para el ingreso de nacionales.
- 3.29 Las tarjetas de embarque/desembarque se proporcionan por cuenta del explotador de aeronaves. A partir del 1 de noviembre de 2005, ya no se requiere tarjetas de embarque/desembarque para los nacionales de la República de Corea que ingresen y para a los nacionales y extranjeros que salgan del país. Además, hay planes para expedir tarjetas con datos biométricos a las personas calificadas para agilizar los procedimientos de entrada/salida.
- 3.34 Se exige certificados de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes que salen.
- 3.46 Los documentos de viaje fraudulentos o falsificados se incautan en la mayoría de los casos, pero en algunos casos se devuelven o encomienda al explotador para facilitar su retiro.
- 3.50 A partir del 1 de octubre de 2005 a todos los pasajeros y miembros de la tripulación que ingresan a la República de Corea se les exige que llenen y presenten una declaración escrita de despacho de equipaje.
- 3.57* Los pasajeros y sus equipajes que llegan en un vuelo internacional que hace dos o más paradas en aeropuertos internacionales dentro de Corea, deben someterse a las formalidades de control fronterizo en cada aeropuerto.
- 3.68* Actualmente se expiden certificados de miembros de la tripulación (CMT) pero el formato de los mismos difiere ligeramente del Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2.
- 3.69*

* Método recomendado

CAPÍTULO 4

- 4.20 En virtud del Artículo 245 (documento que se presentará en el momento de la declaración) de la Ley de Aduanas, se exigen documentos adicionales para el despacho de exportación.
- 4.32 De conformidad con el Anexo General — Artículo 3.39 del *Convenio Internacional sobre la simplificación y armonización de los procedimientos de aduanas* enmendado (denominado también el “Convenio de Kyoto”), aduanas “puede imponer una multa para disuadir la repetición de errores”.
- 4.33

CAPÍTULO 5

- 5.6 La información requerida por la República de Corea en la carta de cobertura y la orden de retiro son ligeramente diferentes de la información requerida en el Apéndice 9.
- 5.7
- 5.9 El explotador de aeronaves y la autoridad de inmigración son responsables conjuntamente de sufragar el costo de retornar a una persona no admisible.
- 5.9.1
- 5.13 Además de la inspección de la carta de cobertura y otros documentos para examinar la no admisibilidad de una persona, la República de Corea, de conformidad con otros reglamentos, también realiza investigaciones adicionales de tal persona.
- 5.15* Las autoridades de la República de Corea y las líneas aéreas no han concertado memorandos de acuerdo pero se puede exonerar de la multa si hay pruebas que sugieren que esto no es el resultado de una negligencia por parte del transportista.
- 5.18 La República de Corea sufraga la mayor parte de los costos relacionados con el retiro de una persona cuyo traslado haya sido ordenado, pero el explotador de aeronaves factura parte de los costos, incluyendo la tarifa aérea, a la persona que está siendo retirada, a título de indemnización.
- 5.19 Las autoridades de la República de Corea y las líneas aéreas no han concertado memorandos de acuerdo.
- 5.20 La República de Corea no ha concertado acuerdos para el retiro de una persona deportada.

CAPÍTULO 6

- 6.23* Como método de inspección de seguridad, la República de Corea adopta el sistema de despacho en grupo (en conjunto) y no el método individual.
- 6.32* Los miembros de la tripulación y los pasajeros en tránsito se someten a las formalidades de inspección.
- 6.60.1 El Certificado internacional de vacunación no se expide gratuitamente. La República de Corea cobra derechos por los costos mínimos relacionados con la vacunación.

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.37* También se requiere la siguiente documentación: a) Certificado del explotador; b) Certificado de matrícula; c) Certificado de aeronavegabilidad; d) Certificado de homologación en cuanto al ruido; e) Certificado de seguro; f) Acuerdo de fletamento de aeronave; g) Sistema anticolidión de abordó II (ACAS II).

CAPÍTULO 3

- 3.11* Serbia aún no ha expedido documentos de identidad o visados en formato susceptible de lectura mecánica en la forma especificada en el Doc 9303, pero cumplirá con las condiciones establecidas por la OACI.
- 3.15 Hasta la edad de 14 años se pueden incluir los datos de un menor en el pasaporte de un padre. Los datos sólo son válidos por dos años.
- 3.23* Se requiere la presentación personal en la oficina expedidora de visados.
- 3.47* Serbia no dispone ni exige un sistema de información anticipada sobre pasajeros.
- 3.68* Serbia aún no ha expedido Certificados de miembro de tripulación (CMC). (Serbia prevé iniciar la expedición de éstos en 2007).
- 3.74* En Serbia los Certificados de Inspector de seguridad operacional de la aviación civil no se expiden de conformidad con el Apéndice 8 del Anexo 9. (Se ha previsto armonizar estos certificados con las disposiciones del Apéndice 8 para el 1 de diciembre de 2006).

CAPÍTULO 4

- 4.20 Los derechos de exportación de mercancías se realizan de conformidad con una declaración de exportación simplificada sólo en los casos prescritos por el Reglamento nacional de aduanas de Serbia.

CAPÍTULO 8

- 8.17 No se ha establecido un Programa de facilitación. (Se prevé que para el 1 de diciembre de 2006 se habrá establecido dicho programa).
- 8.19 En Serbia no se ha establecido un Comité de Facilitación de transporte aéreo ni un Comité de facilitación de aeropuerto. (Se prevé que para el 1 de diciembre de 2006 se habrán establecidos estos Comités).

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.19 Debería en todo momento ser posible la supervisión general de aduanas, incluyéndose en esa supervisión la verificación de documentos. (Artículo 13 del Código Aduanero Comunitario Europeo).
- 2.41 Suecia exige una notificación una hora antes de la salida del otro país. En algunos casos cuando se importan mercancías, Suecia exige notificación con una antelación de dos horas a la salida. (Legislación nacional).

CAPÍTULO 3

- 3.12 Se expiden manualmente los pasaportes de extranjeros y, por lo tanto, no son de lectura mecánica ni incluyen la información especificada en esta norma.
- 3.30 Suecia solamente desaprueba esta norma si se interpretara en el sentido de prohibir los controles de exportación. (Legislación Aduanera de la Comunidad Europea).
- 3.67 No se expiden certificados de miembros de la tripulación (Legislación Aduanera de la Comunidad Europea).
- 3.74* Se expiden certificados pero son distintos a lo indicado en el Apéndice 8.
- 3.75* No se exige una copia del itinerario.

CAPÍTULO 4

- 4.3 En cuanto atañe a la legislación aduanera comunitaria, no es obligatoria en todos los casos la consulta con los explotadores y otras partes interesadas. Sin embargo, para mejorar en particular la calidad y la eficacia de la nueva reglamentación y de las enmiendas de las normas existentes, se procura en general lograr una estrecha cooperación y consulta con tales explotadores. (Legislación Aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.13 Esta disposición es correcta en cuanto atañe a asuntos de aduanas respecto a los cuales el “declarante” es la persona pertinente. Respecto a otras políticas (tales como medidas fitosanitarias, etc.), la persona responsable de la información de que se trate puede ser una persona distinta al declarante. (Legislación Aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.20 La disposición es correcta. No obstante, debe señalarse que en la Comunidad los explotadores disponen en la práctica de una amplia gama de distintos procedimientos simplificados de aduanas para la exportación (declaraciones incompletas, declaraciones simplificadas, procedimiento de despacho local) (Artículo 76 del Código Aduanero Comunitario Europeo). Algunos de estos procedimientos están sometidos a una autorización previa de las autoridades aduaneras. A título de explotador autorizado, se permite por lo tanto que el explotador realice varias operaciones. La autorización se basa en criterios generales (p. ej., posibilidad de garantizar verificaciones efectivas). Dependiendo del procedimiento simplificado que se utilice, el declarante debe proporcionar o poner a disposición de las autoridades de aduanas todos los documentos cuya presentación se requiere para aplicar las disposiciones que rigen la exportación de mercancías.

* Método recomendado

- 4.22 Debe depositarse la declaración de exportación en el lugar en el que se embalan las mercancías o en el que está establecido el exportador. (Artículo 161 (5) del Código Aduanero Comunitario).
- 4.27 En la actualidad no hay ninguna disposición que determine en qué caso son obligatorios o deba concederse a los explotadores el uso de arreglos simplificados. (Legislación Aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.31 En algunos casos muy especiales hay prohibiciones de importación aplicables a algunas mercancías y en esos casos no se permite su transbordo. (Legislación nacional).
- 4.34 Continúan siendo aplicables las licencias de exportación y de tránsito, en algunos casos, cuando se reexpiden los artículos a otro lugar (armas, mercancías de doble uso, precursores, etc.). (Legislación Aduanera de la Comunidad Europea).
- 4.51 Pueden exportarse contenedores y paletas a través de cualquier oficina de aduanas designada, en algunos pero no en todos los casos. (Legislación nacional).

CAPÍTULO 8

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

* Método recomendado

CAPÍTULO 3

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

CAPÍTULO 5

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

* Método recomendado

CAPÍTULO 2

- 2.7* Tailandia acepta documentos de entrada y de salida de aeronave solamente en inglés.
- 2.10 Tailandia exige normalmente la presentación de una declaración general.
- 2.43* Tailandia exige que los organismos gubernamentales competentes (Aduana, Inmigración y Cuarentena) se encarguen del despacho de las aeronaves y sus cargas.

CAPÍTULO 3

- 3.18* Tailandia exige que los extranjeros residentes que deseen realizar un viaje al extranjero presenten un permiso de residencia a funcionarios autorizados para obtener el visto bueno antes de salir del país.
- 3.26* Tailandia exige que los visitantes que viajan por vía aérea llenen la tarjeta de embarque y desembarque.
- 3.29 Tailandia exige que los explotadores de línea aérea proporcionen a expensa propia las tarjetas de embarque y desembarque.
- 3.47.2* Tailandia considerará imponer multas y sanciones a los explotadores por errores, evaluando cada caso individualmente.
- 3.47.3 Tailandia exige que el manifiesto de pasajeros se presente en forma impresa.
- 3.52* Por razones humanitarias, Tailandia autorizará la entrada temporal a un visitante, sujeto a las leyes pertinentes.
- 3.60 Tailandia considerará, caso por caso, que a los pasajeros en tránsito que se encuentran imprevistamente retrasados durante la noche debido a la cancelación o el retraso de un vuelo se les permita salir del aeropuerto con la finalidad de alojarse.
- 3.68* Las especificaciones de los certificados de miembro de la tripulación que se expiden en Tailandia son diferentes a las especificaciones de la OACI.
- 3.71.1* Tailandia exige que los miembros de la tripulación cumplan con la práctica habitual de requisitos de visado cuando lleguen en un vuelo con otro explotador de aeronaves o por otro medio de transporte y pidan entrada temporal por el período permitido a fin de iniciar en servicio activo el vuelo que tengan asignado.
- 3.74* Tailandia extenderá a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina un documento de identidad en un formato diferente al establecido por la OACI y que figura en el Apéndice 8.

CAPÍTULO 5

- 5.9.1 Tailandia exige que el explotador de aeronaves sea responsable de los costos de la custodia y cuidado de todas las demás categorías de personas no admisibles, incluidas las personas no

* Método recomendado

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.

5.14 Tailandia considerará este tipo de situación en cada caso individual.

5.18 La autoridad tailandesa pertinente será responsable únicamente de los costos incurridos durante el período en que las personas deportadas se mantienen bajo custodia en Tailandia. Otros gastos tales como los gastos de viaje de la persona deportada que sale serán asumidos bajo su propia responsabilidad.

CAPÍTULO 6

6.60.1 Nota 1 Tailandia exige que los pasajeros no vacunados que viajen de una zona con enfermedades contagiosas sean vacunados a su llegada y serán responsables de los cargos que esto suponga.

* Método recomendado