

# Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo

Cuarta Edición 2025





## Registro de Enmiendas y Corrigendas

ENMIENDAS			
Núm.	Fecha de aplicación	Fecha de anotación	Anotada por

CORRIGENDAS			
Núm.	Fecha de publicación	Fecha de anotación	Anotada por



### Preámbulo

Este Programa Nacional de Facilitación del Transporte aéreo (PNFTA) fue desarrollado por el grupo de Técnicos expertos en Facilitación (FAL) de la Agencia Hondureña Aeronáutica Civil sobre la base del material de orientación de la OACI, contenido en el anexo 9 denominado facilitación y demás documentos relativos a la facilitación del transporte aéreo. El PNFTA contiene información sobre la manera en que el Estado de HONDURAS por medio de la autoridad aeronáutica, operadores aéreos, operadores de aeropuertos, y demás entidades públicas y privadas deben cumplir con las normas contenidas en el Anexo 9 — Facilitación del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y las regulaciones de aeronáutica civil establecidas en el RAC- 9. El presente PNFTA define las funciones, atribuciones y responsabilidades de todas las entidades que participan en las actividades de facilitación del transporte aéreo. También se incluye en este documento las normas en materia de seguridad del Anexo 9 de la OACI.

### Antecedente:

La Primera edición del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo del Estado de Honduras, fue elaborada en el año 2015, la segunda edición en el año 2017, la tercera edición en el año 2019 por la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC, por medio del Departamento Técnico de Facilitación, como parte del proceso de actualización del mismo, el presente Programa Nacional de Facilitación es la cuarta Edición desarrollada en el año 2024 e incorpora la **enmienda número 30** del anexo 9 de la decimosexta edición denominado Facilitación y procedimientos que en materia de facilitación deberán cumplir todas las entidades públicas y privadas con asignación de responsabilidades en el mismo.

## Contenido

<b>REGISTRO DE ENMIENDAS Y CORRIGIENDO.....</b>	<b>1</b>
PREÁMBULO.....	2
ANTECEDENTE:.....	2
CONTENIDO.....	3
REGISTRO DE ENMIENDAS.....	7
SECCION 1.....	8
<i>Introducción.....</i>	8
<i>Facilitación.....</i>	8
<i>Finalidad del Comité Nacional FAL y el PNFTA.....</i>	8
<i>Beneficios de un PNFTA.....</i>	9
FIRMA Y NÚMERO DE REVISIÓN.....	10
SECCION 2.....	11
<i>Objetivos del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA).....</i>	11
SECCION 3.....	12
<i>Legislación.....</i>	12
<i>Legislación internacional.....</i>	12
<i>Legislación nacional.....</i>	13
SECCION 4.....	14
<i>Organización y gestión del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA).....</i>	14
<i>Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.....</i>	14
I. <i>Atribuciones.....</i>	14
II. <i>Composición.....</i>	16
III. <i>Composición del Comité Nacional FAL (CONAFTA):.....</i>	16
IV. <i>Integran esta comisión:.....</i>	16
V. <i>Tareas y programa de trabajo del Comité Nacional FAL (CONAFTA):.....</i>	18
<i>Comités Locales de Facilitación de Aeropuertos (CLFA).....</i>	19
<i>Coordinación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA).....</i>	22
ORGANIGRAMA DEL DEPARTAMENTO DE FACILITACIÓN.....	24
SECCION 5.....	25
FUNCIONES, ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS ORGANISMOS QUE SE OCUPAN DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO.....	25
<i>Funciones, atribuciones y responsabilidades de cada entidad integrante del PNFTA.....</i>	25
<i>Autoridad designada responsable del PNFTA.....</i>	25
<i>Secretaría de Defensa Nacional.....</i>	26
<i>Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC.....</i>	26
<i>Secretaría de Relaciones Exteriores.....</i>	29
<i>Policía Nacional de Honduras.....</i>	30
<i>Superintendencia de Alianza Público – Privado SAPP.....</i>	31
<i>Secretaría de Cultura y Turismo.....</i>	31
<i>Autoridad competente en materia de seguridad División de Seguridad Aeroportuaria D.S.A.....</i>	32
<i>Control de seguridad – AVSEC.....</i>	34
<i>Autoridad aduanera dirección y Administración de Rentas Aduaneras (DARA).....</i>	34
<i>Autoridad de inmigración/autoridad de expedición de documentos de viaje, pasaportes y visados Instituto Nacional de Migración I.N.M.....</i>	35
<i>Autoridad sanitaria Secretaría de Salud Pública.....</i>	38
<i>Autoridad en materia de alimentos y agricultura Secretaría de Agricultura y Ganadería S.A.G.....</i>	41
<i>Explotadores de aeronaves.....</i>	44
<i>Operadores aeroportuarios públicos y privados.....</i>	45
<i>Otros servicios y entidades.....</i>	49
CAPÍTULO 1.....	50
DEFINICIONES.....	50
<i>Definiciones, acrónimos y principios generales (Referencia Anexo 9 OACI).....</i>	50
ACRÓNIMOS.....	62
CAPÍTULO 2.....	63
<i>Entrada y salida de aeronaves.....</i>	63
<i>Generalidades.....</i>	63

<i>Documentos - requisitos y uso</i> .....	64
<i>Corrección de documentos</i> .....	68
<i>Desinsectación de aeronaves</i> .....	68
<i>Desinfección de aeronaves</i> .....	70
<b>DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS VUELOS DE LA AVIACIÓN GENERAL INTERNACIONAL Y A OTROS VUELOS NO REGULARES</b> .....	72
<i>Generalidades</i> .....	72
<i>Autorización previa</i> .....	72
<i>Avisos previos de llegada</i> .....	74
<i>Despacho y permanencia de las aeronaves</i> .....	74
<b>CAPÍTULO 3</b> .....	76
<b>ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE</b> .....	76
<i>Generalidades</i> .....	76
<i>Documentos requeridos para viajar</i> .....	77
<i>Seguridad de los documentos de viaje</i> .....	77
<i>Documentos de viaje</i> .....	79
<i>Visados de salida</i> .....	81
<i>Visados de entrada y reingreso</i> .....	81
<i>Tarjetas de embarque / desembarque</i> .....	82
<i>Certificados internacionales de vacunación o profilaxis</i> .....	83
<i>Inspección de documentos de viaje</i> .....	83
<i>Procedimientos de salida</i> .....	84
<i>Procedimientos de entrada y responsabilidades</i> .....	84
<i>Procedimientos y requisitos de tránsito</i> .....	89
<i>Disposición del equipaje separado de su propietario</i> .....	89
<i>Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves</i> .....	90
<i>Inspectores de la aviación civil</i> .....	91
<i>Asistencia de emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor</i> .....	91
<b>CAPÍTULO 4</b> .....	93
<b>ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS</b> .....	93
<i>Generalidades</i> .....	93
<i>Información requerida por las autoridades competentes</i> .....	95
<i>Levante y despacho de la carga de exportación y de importación</i> .....	97
<i>Piezas de repuesto, equipo, suministros y otro material importado o exportado por los explotadores de aeronaves en relación con los servicios internacionales</i> .....	101
<i>Contenedores y paletas</i> .....	103
<i>Material Radioactivo</i> .....	104
<b>CAPÍTULO 5</b> .....	106
<b>PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS</b> .....	106
<i>Generalidades</i> .....	106
<i>Personas no admisibles</i> .....	106
<i>Personas deportadas</i> .....	109
<i>Obtención de un documento de viaje sustitutivo</i> .....	111
<b>CAPÍTULO 6</b> .....	113
<b>AEROPUERTOS INTERNACIONALES — INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO</b> .....	113
<i>Generalidades</i> .....	113
<i>Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos Disposiciones comunes</i> .....	115
<i>Disposiciones relativas al estacionamiento y al servicio de las aeronaves</i> .....	116
<i>Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes</i> .....	116
<i>Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes</i> .....	117
<i>Tránsito y trasbordo de pasajeros y tripulaciones</i> .....	118
<i>Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros</i> .....	118
<i>Instalaciones para el manejo y despacho de la carga y el correo</i> .....	119
<i>Instalaciones y servicios necesarios para implantar las medidas de sanidad pública, el socorro médico de urgencia y las relativas a la cuarentena de animales y plantas</i> .....	119
<i>Instalaciones necesarias para los controles de despacho y para el funcionamiento de los servicios correspondientes</i> .....	121
<i>Pasajeros insubordinados</i> .....	121
<i>Comodidades para los pasajeros</i> .....	122

CAPITULO 7 .....	124
ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES .....	124
<i>Generalidades</i> .....	124
<i>Breve parada-estancia</i> .....	124
<i>Interrupción del vuelo</i> .....	125
CAPITULO 8 .....	126
DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS.....	126
<i>Fianzas y exención de requisición o embargo</i> .....	126
<i>Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro</i> .....	126
<i>Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que ponga gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las naciones unidas</i> .....	128
<i>Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias</i> .....	129
<i>Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas</i> .....	129
<i>Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles</i> .....	131
<i>Establecimiento de Programas Nacionales de Facilitación</i> .....	131
<i>Facilitación del transporte de las personas con discapacidades Generalidades</i> .....	132
<i>Acceso a los aeropuertos</i> .....	133
<i>Acceso a los servicios aéreos</i> .....	134
<i>Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares</i> .....	135
FACILITACIÓN PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES .....	137
<i>Aterrizaje</i> .....	137
<i>Despegue</i> .....	138
FACILITACIÓN EN ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES.....	138
FACILITACIÓN PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE PASAJEROS .....	140
<i>Entrada</i> .....	140
<i>Salida</i> .....	141
FACILITACIÓN PARA LA ENTRADA Y SALIDA DE EQUIPAJES Y CARGA.....	142
<i>Equipajes</i> .....	142
<i>Carga</i> .....	143
ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y SUS EQUIPAJES.....	144
FACILITACIÓN EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.....	144
DESCRIPCIÓN DEL PROCESO DE PASAJEROS Y SU EQUIPAJE .....	145
<i>Entrada de Pasajeros</i> .....	145
<i>Documentos requeridos para viajar</i> .....	145
<i>Seguridad de los documentos de viaje</i> .....	146
<i>Visado de salida</i> .....	146
<i>Visados de entrada y reingreso</i> .....	147
<i>Tarjetas de embarque/desembarque de pasajeros</i> .....	147
<i>Certificados internacionales de vacunación o profilaxis</i> .....	148
<i>Inspección de documentos de viaje</i> .....	148
<i>Procedimientos de salida</i> .....	149
<i>Procedimientos de entrada de pasajeros y responsabilidades</i> .....	149
<i>Procedimientos y requisitos de tránsito</i> .....	151
<i>Disposiciones del equipaje separado de su propietario</i> .....	152
<i>Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos</i> .....	153
FACILITACIÓN ESPECIAL A PERSONAS CON LIMITACIONES FÍSICAS, AVANZADA EDAD Y MENORES DE EDAD.....	155
IDENTIFICACIÓN Y ENTRADA DE LA TRIPULACIÓN Y OTROS TRABAJADORES DE LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES .....	156
<i>Asistencia de Emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor</i> .....	157
FACILITACIÓN PARA LA ENTRADA Y SALIDA DEL CORREO Y SUMINISTROS.....	157
ENTRADA Y SALIDA DE CARGAS Y OTROS ARTÍCULOS.....	158
PERSONAS INADMISIBLES Y DEPORTADAS .....	158
<i>Personas deportadas</i> .....	161
<i>Obtención de un documento de viaje sustitutivo</i> .....	162
CAPÍTULO 9.....	164
SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE PASAJERAS Y PASAJEROS .....	164
CAPÍTULO 10.....	174
DISPOSICIONES SANITARIAS .....	174

A. Reglamento sanitario internacional y medidas conexas .....	174
B. Inspección de documentación sanitaria .....	174
C. Prevención y mitigación de enfermedades transmisibles .....	176
ADJUNTO 1 .....	177
COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO .....	177
Reglamento.....	177
PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN, ACTUALIZACIÓN Y CUMPLIMIENTO DEL PNFTA. ....	178
APÉNDICE .....	180
APÉNDICE 1. DECLARACIÓN GENERAL.....	180
APÉNDICE 2. MANIFIESTO DE PASAJEROS .....	181
APÉNDICE 3. MANIFIESTO DE CARGA .....	182
APÉNDICE 4. CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL.....	183
APÉNDICE 5. TARJETA DE EMBARQUE/DESEMBARQUE .....	184
APÉNDICE 6. RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA.....	185
<i>Para un control de aduanas simplificadas, basadas en el sistema de doble circuito, de los pasajeros que llegan por vía aérea (8 de junio de 1971).....</i>	185
APÉNDICE 7. CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL.....	187
APÉNDICE 8. FORMATOS SUGERIDOS DE DOCUMENTOS PARA DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLES.....	188
<i>Documentos de atestación de pérdida o destrucción de documentos de viaje .....</i>	188
<i>Carta relativa a documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados o a documentos auténticos presentados por impostores.....</i>	189
APÉNDICE 9. FORMULARIO PATRÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS DOCUMENTOS MERCANTILES .....	190
APÉNDICE 10. MODELO DE PROGRAMA DE FACILITACIÓN (FAL) DE AEROPUERTO .....	190
I. Finalidad de un programa fal de aeropuerto .....	191
II. Alcance de un programa fal de aeropuerto.....	191
III. Organización y gestión .....	191
APÉNDICE 12. MODELO DE PROGRAMA NACIONAL FAL .....	193
I. Finalidad del programa nacional FAL .....	193
II. Alcance del programa nacional FAL.....	193
III. Organización y gestión .....	193
IV. Establecimiento de un PROGRAMA NACIONAL FAL .....	195
APÉNDICE 13. FORMULARIO DE SALUD PÚBLICA PARA LOCALIZAR A LOS PASAJEROS.....	197

### REGISTRO DE ENMIENDAS

Este documento estará sujeto a enmiendas periódicamente. Dichas enmiendas se supervisarán a través del registro de enmiendas incluido en este documento. El organismo de coordinación de las enmiendas es la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), por medio del Departamento Técnico de Facilitación del Transporte Aéreo. Las futuras enmiendas de este PNFTA requerirán únicamente la aprobación del Director Ejecutivo de la AHAC.

Enmienda núm.	Fecha de entrada en vigor	Fecha de publicación	Anotada por

Nota: Los numerales insertados entre corchetes en este documento corresponden al número de la respectiva norma internacional contenida en el anexo 9 denominado Facilitación de la OACI.

## SECCION 1

### Introducción

### Facilitación

La facilitación del transporte aéreo es la combinación de elementos, recursos humanos y materiales destinados a mejorar y optimizar los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores a través de los aeropuertos, a la vez que garantiza el cumplimiento con la legislación nacional e internacional aplicable.

### Finalidad del Comité Nacional FAL y el PNFTA

El establecimiento del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (en lo sucesivo denominado el "Comité Nacional FAL/CONAFTA") y del PNFTA es obligatorio por normativa OACI; establecida en el Anexo 9 vigente del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y ley de Aeronáutica Civil vigente.

El objetivo del comité y el PNFTA es mantener un entorno de aviación civil seguro y protegido en el que los servicios se presten de manera fiable y eficiente.

La finalidad del PNFTA es proporcionar un marco jurídico de trabajo para orientar la mejora y optimización de los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga a través de los aeropuertos, así como para mejorar el servicio a los usuarios del transporte aéreo, a la vez que se mantienen los requisitos de seguridad pertinentes. El comité constituye un foro de consulta, de intercambio de información, coordinación de acciones sobre temas de facilitación entre los interesados gubernamentales, sector privado y toda entidad relacionada con el transporte aéreo.

Si bien se compromete a facilitar la autorización eficaz de las aeronaves que llegan y salen, el Estado de Honduras mantendrá una seguridad de alto nivel, la aplicación efectiva de la ley y un servicio de alta calidad.

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

### **Beneficios de un PNFTA**

El PNFTA abordará y armonizará los intereses de todas las entidades que participan en la facilitación, como las autoridades públicas, los explotadores de aeronaves, los usuarios de transporte aéreo comercial, los aeropuertos, etc., para promover el crecimiento del sector del transporte aéreo de una forma fiable, segura y viable. Los beneficios que se esperan obtener son los siguientes:

- 1) Mantener o aumentar la calidad en el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros y cargas.
- 2) Mantener o aumentar el nivel de servicio a los pasajeros, así como la rentabilidad y la eficiencia de los procesos y procedimientos.
- 3) Facilitar y promover el crecimiento del transporte aéreo, y adaptarse a él.
- 4) Contribuir a una experiencia positiva que satisfaga las necesidades de los pasajeros.

El PNFTA del Estado de Honduras se implementa mediante las actividades del Comité Nacional FAL. La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC, es la autoridad designada por el Estado de Honduras en el marco de su administración y que será responsable del desarrollo, la implantación y el mantenimiento del PNFTA, además de la creación de un Comité Nacional FAL.

El Comité Nacional FAL está presidido por la Secretaria de Defensa Nacional - SEDENA

### Firma y número de revisión

Este documento se actualiza periódicamente (cada tres años) o cada vez que sea necesario su actualización, por ejemplo, cuando los reglamentos internacionales o nacionales así lo exijan. El organismo de coordinación de las enmiendas es la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil por medio del departamento técnico de facilitación del transporte aéreo, las enmiendas se identificarán mediante números de revisión.

**Firmado en Comayagüela M.D.C. a los veintisiete días (27) del mes de enero del 2025.**

**Licenciado Gerardo Gabriel Rivera**  
**Director Ejecutivo**  
**Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil**

El presente PNFTA, será de conocimiento de todas las Entidades públicas y privadas con asignación de responsabilidades en el mismo, no obstante, para su distribución, la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil por medio del departamento técnico de Facilitación establecerá un registro de la difusión o entrega de referido documento, con el propósito de impulsar su implementación será publicado en la página web Institucional de la Autoridad Aeronáutica.



## SECCION 2

### **Objetivos del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA)**

- a) Facilitar en los diferentes aeropuertos internacionales de Honduras los trámites asociados a los cruces fronterizos relacionados con las operaciones comerciales nacionales e internacionales de aeronaves, sus pasajeros, tripulación equipajes y carga, de modo de implementar el mandato de la Convención de Chicago, y anexo 9 de la Organización de la Aviación Civil Internacional OACI, En particular, el desarrollo de este programa está enfocado en sistematizar las competencias de los distintos organismos que intervienen en el proceso de facilitación, a fin de proporcionar información general y ser una herramienta para la coordinación de dichos organismos. En efecto, el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, comprende objetivos, Alcance y tareas que cada organismo desarrolla en el ámbito de sus atribuciones y competencias previstas en la normativa, siendo este programa una herramienta para coordinar el desarrollo y ejecución de esas tareas.
- b) La coordinación entre los ministerios, los organismos y la industria correspondientes con los siguientes fines:
  - 1) Garantizar la implantación de normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 9.
    - *Facilitación*; mejorar los procesos y procedimientos para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo y contenedores mediante la eliminación de obstáculos y retrasos innecesarios, además de mejorar la eficiencia, la productividad y la calidad de los servicios de transporte aéreo civil.

Apoyar de manera proactiva el desarrollo de estrategias innovadoras para abordar los problemas de facilitación en el sector del transporte aéreo y el entorno de la aviación civil.

### SECCION 3

#### Legislación

#### Legislación internacional

- a) Convenio sobre Aviación Civil Internacional: o Convenio de Chicago (1944) aprobado por el congreso nacional mediante decreto número 89 del 18 de febrero de 1953.
- b) Convenio de Viena sobre Relaciones Diplomáticas (1961) aprobado por el congreso nacional mediante decreto número 66-1977 de fecha 31 de agosto de 1977.
- c) Anexo 9 denominado facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.
- d) Manual de Facilitación del Transporte Aéreo Doc.9957, de la Organización de Aviación Civil internacional OACI.
- e) Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) de la Organización Mundial de la salud. OMS
- f) Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Doc. 9740) (Convenio de Montreal)
- g) OMA (Organización Mundial de Aduanas) — *Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros* (Convenio de Kyoto)

### Legislación nacional

- a) Ley Vigente de Aeronáutica Civil de Honduras (y sus Reformas).
- b) Regulaciones de Aeronáutica Civil RAC-9.
- c) Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

El PNFTA se basa en leyes, reglamentos y recomendaciones internacionales, y nacionales. El establecimiento del PNFTA y el Comité Nacional FAL es obligatorio y se basa en el Anexo 9 — *Facilitación* y se implementa en aplicación de las Regulaciones de Aeronáutica Civil RAC-9 y del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, será revisado y enmendado cada 3 años o cada vez que sea necesario realizar o actualizar una enmienda.

El **PNFTA** tiene validez legal en virtud de lo establecido en la ley de aeronáutica civil vigente y el RAC 9

El Comité Nacional FAL y sus atribuciones se implementa mediante lo establecido en el RAC 9 y el presente Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

## SECCION 4

### Organización y gestión del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA)

#### Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo

- a) El Comité Nacional FAL se establece con el propósito de implantar y administrar las disposiciones del PNFTA **en el Estado de Honduras.**

Existen algunos organismos/comités de seguridad que pueden encargarse de tareas que también se abordan en el PNFTA. Debido a que el objetivo es evitar la duplicación de estas actividades, el Comité Nacional FAL debe coordinarse periódicamente con sus homólogos de los Comités de Seguridad, a través de la comunicación de los participantes en ambos equipos de trabajo. Los comités de seguridad implicados deben formar parte del Comité Nacional FAL o estar al día del trabajo de dicho comité, que a su vez podrá remitir las cuestiones de interés común a los comités de seguridad para su análisis.

#### **I. Atribuciones**

- a) El Comité Nacional FAL se reunirá **cada dos años (reuniones ordinarias)**, o cuando el presidente de dicho comité considere necesario (reuniones extraordinarias).

Las responsabilidades del Comité Nacional FAL son las siguientes:

- 1) Garantizar la coordinación entre los ministerios, los organismos y la industria pertinentes para eliminar los obstáculos y los retrasos innecesarios y mejorar la eficiencia y el nivel de los servicios de transporte aéreo civil.
- 2) Desarrollar e implantar las disposiciones del PNFTA de conformidad con las disposiciones del Anexo 9 — *Facilitación*.

- 3) Plantear recomendaciones para mejorar la Facilitación del Transporte Aéreo Civil ofrecido por las entidades correspondientes.
  - b) Recibir recomendaciones para mejorar la Facilitación del Transporte Aéreo Civil por parte de entidades que no necesariamente sean miembros del Comité.
  - c) Fomentar el desarrollo de métodos recomendados en todas las áreas de la Facilitación del Transporte Aéreo Civil (p. ej., inmigración, aduanas o atención de personas con discapacidad).
    - 1) Debatir sobre los cambios propuestos en los reglamentos en materia de Facilitación del Transporte Aéreo Civil (p. ej., en las enmiendas al Anexo 9).
    - 2) Informar a los departamentos, organismos competentes y otras organizaciones interesadas sobre los avances en facilitación en el ámbito de la aviación civil (p. ej., resultados del Grupo de expertos sobre facilitación de la OACI), y escuchar su punto de vista y realizar recomendaciones en relación con las cuestiones relacionadas con el PNFTA.
    - 3) Coordinar con el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASTA) los aspectos relacionados con la seguridad de la Facilitación del Transporte Aéreo Civil.
    - 4) Asegurarse que exista una estrecha coordinación e interacción entre el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (FAL) (CONAFTA) y el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (AVSEC) (CONASTA).
  - d) Existen varios grupos y foros en los que se abordan diversos aspectos de la facilitación. Por citar algunos ejemplos: el comité de usuarios de los aeropuertos (comité de explotadores de aeronaves o aeropuertos), el Comité de facilitación de aeropuerto, el comité de seguridad aeroportuaria, etc. Debe haber interacción o divulgación de la información entre estos comités y los miembros del Comité Nacional FAL.

## **II. Composición**

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

### **III. Composición del Comité Nacional FAL (CONAFTA):**

- a) El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, estará creada con el objeto de hacer más expedita la aeronavegación internacional, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, aduanas, sanidad y despacho.

### **IV. Integran esta comisión:**

- Secretario de Estado en el Despacho de Defensa Nacional.
- Secretario de Secretaria de Seguridad y Defensa o su representante.
- Secretario de Secretaria de Relaciones Exteriores o su representante.
- Secretario de Agricultura y Ganadería SAG o su representante.
- Secretario de Cultura y Turismo o su representante.
- Secretario de Salud Pública o su representante.
- Director General de Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil. AHAC o su representante.

- Superintendente de Alianza Pública Privada (SAPP).
  - Director de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia DNII o su representante.
  - Director Instituto Nacional de Migración o su representante.
  - Jefe División de Seguridad Aeroportuaria. DSA o su representante.
  - Gerentes Generales de Concesionarios y Administradores de aeropuertos o su representante.
  - Director Policía Nacional de Honduras o su representante.
  - Director Nacional de Aduanas (Servicio de Administración de Rentas) SAR o su representante.
  - Presidente de la Asociación Hondureña de Líneas Aéreas (AHLA) o su representante.
  - Representantes de agencias de viajes acreditadas en el país.
  - Director/a o representante Comisión Interinstitucional contra la explotación sexual comercial y trata de personas de Honduras (CICESCT)
- b) Podrán integrarse otras entidades gubernamentales y privadas vinculadas con el tema de Facilitación del transporte aéreo internacional y nacional.
- c) El Comité, tiene por objeto el estudio, proposición y promoción a través de los Organismos competentes, de las medidas tendientes a simplificar los requisitos y trámites relacionados con el transporte aéreo internacional de personas, mercancías, correo y carga. Así como la facilitación de las aeronaves que operen en los aeropuertos Internacionales de Honduras.
- d) El trabajo del Comité Nacional de Facilitación, podrá ser desarrollado conforme este determine que estará integrado por representantes de cada organismo señalado y, podrán ser incorporadas otras instituciones privadas y públicas, tales como Registro Nacional de las Personas entre otras.

- e) El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, **deberá reunirse de manera ordinaria cada tres (3) años y de manera extraordinaria cada vez** que sea necesario actualizar métodos, procedimientos y normas relacionados en la Facilitación del transporte aéreo nacional e internacional, siendo presidida por el ministro/a de la Secretaría de Defensa Nacional, o persona que el mismo delegue. Deberá levantarse acta de los temas tratados en dicha reunión, así como la asistencia de participantes. El o las actas deberán ser distribuidas a todos los participantes de las entidades representadas en un término que no exceda de 72 horas hábiles. Lo consignado en las actas servirá para determinar soluciones a temas específicos relacionados con la facilitación del Transporte aéreo, y para dar seguimiento o continuidad de solución a aspectos importantes sobre la facilitación pendientes de resolver.

**V. Tareas y programa de trabajo del Comité Nacional FAL (CONAFTA):**

- 1) Revisar periódicamente los procesos de facilitación de aviación civil en los aeropuertos internacionales del país con el propósito de verificar el nivel de satisfacción de los usuarios del transporte aéreo (pasajeros, empleados, arrendatarios, concesionario, entre otros).
- 2) Analizará y recomendará soluciones a los problemas de facilitación de la aviación civil.
- 3) Se mantendrá informado del funcionamiento de los Comités Locales de Facilitación de los aeropuertos a fin de garantizar que las prácticas y los procedimientos empleados en los mismos están en conformidad con la legislación aplicable y los SARPS de la OACI.
- 4) Considerar los cambios propuestos en la legislación internacional o en las prácticas recomendadas enviadas por foros internacionales y ofrecerá su opinión para la formulación de la postura política nacional.
- 5) Revisar las disposiciones del Anexo 9 y su implantación por medio de prácticas y procedimientos a nivel nacional, con el fin de determinar el cumplimiento o las diferencias de la normativa con los SARPS del Anexo 9 de la autoridad designada.

- 6) Revisará sistemáticamente las diferencias de cumplimiento de normas con la OACI en lo que se refiere al Anexo 9, así como cualquier legislación o reglamento que exijan las prácticas y los procedimientos que dan lugar a dichas diferencias con el fin de trabajar en pro de su eliminación, ya sea proponiendo cambios en las prácticas y los procedimientos en cuestión, o, en caso necesario, proponiendo cambios en la legislación o los reglamentos aplicables.
- 7) Identificará y compartirá la información de cada entidad participante sobre los desarrollos en sus respectivos ámbitos de trabajo que puedan afectar a la facilitación.
- 8) Garantizará que los Comités de Facilitación de Aeropuertos se reúnan periódicamente para supervisar y evaluar los progresos realizados.
- 9) El Comité Nacional FAL establecerá las prioridades de los temas de facilitación del transporte aéreo más urgentes de atender.
- 10) Apoyar y brindar los recursos necesarios para el funcionamiento de los Comités Locales de Facilitación establecidos en los aeropuertos.
- 11) El Comité Nacional FAL podrá organizar su trabajo en reuniones subgrupales específicas para abordar los aspectos de eficacia y eficiencia. Los resultados de los subgrupos se informarán al Comité Nacional FAL.

#### **Comités Locales de Facilitación de Aeropuertos (CLFA)**

- a) En cada aeropuerto internacional del país deben crearse Comité de Facilitación de Aeropuertos con el objetivo de coordinar los asuntos de Facilitación de la Aviación Civil a nivel local.

Las atribuciones de los Comités Locales de Facilitación de Aeropuerto (CLFA) son:

- 1) Implementar el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo a nivel del aeropuerto.
- 2) Examinar los problemas que surjan en relación con la autorización de aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, equipaje, correo, contenedores y proporcionar soluciones eficaces a los problemas que puedan producirse en el aeropuerto de que se trate.

- 3) Formular recomendaciones, si procede, al Comité Nacional FAL o al ministerio/organismo/entidad de que se trate para la implantación de propuestas que no pueda llevar a cabo o resolverse en el Comité de Facilitación de aeropuerto.
- b) Todas las instituciones públicas y privadas vinculadas con la Facilitación del Transporte aéreo deberán designar oficialmente un representante titular y un suplente que obligatoriamente participarán en las reuniones ordinarias y extraordinarias de los comités locales de Facilitación en los distintos Aeropuertos Internacionales del país. El incumplimiento a esta disposición dará lugar a la aplicación de sanción que de conformidad establece la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras.
  - c) Los compromisos adquiridos por las diferentes entidades públicas y privadas participantes en los comités locales de facilitación constarán en las respectivas actas o ayudas memoria que se realizarán al término de cada reunión, estos compromisos deberán ser de cumplimiento obligatorio en tiempo y forma por la entidad que corresponda, para el aseguramiento del mismo el Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo de la AHAC realizará el seguimiento pertinente. El incumplimiento a esta disposición dará lugar a la aplicación de sanción que de conformidad establece la Ley de Aeronáutica Civil de Honduras.
  - d) Los Comités de Facilitación de Aeropuertos presididos por la AHAC estarán integrados por representantes de las entidades Públicas y Privadas acreditadas en los mismos, los Comités de Facilitación de Aeropuertos se reunirán cada **2 meses de manera ordinaria**, la participación de sus integrantes es de carácter obligatorio, **y de manera extraordinaria cada vez que la autoridad aeronáutica por medio del departamento técnico de facilitación a si lo considere necesario.**
  - e) Los Comités de Facilitación de Aeropuertos proporcionarán información actualizada sobre los asuntos de facilitación de los aeropuertos al Comité Nacional FAL o designarán un representante para que actúe en calidad de miembro del Comité Nacional FAL para informar de los problemas que no se puedan resolver a nivel operativo.

- f) Las respectivas organizaciones que sean miembros del Comité Nacional FAL también facilitarán información actualizada sobre los temas de Facilitación que sean de su competencia en las reuniones de dicho comité y notificarán cualquier problema de facilitación del transporte aéreo a los que se enfrenten sus organizaciones durante la implantación del PNFTA.
- g) En cada aeropuerto internacional de Honduras, deberá activarse el Comité Local de Facilitación en cual debe establecerse toda la política de facilitación de conformidad a las características de cada aeropuerto, pero en lineamiento con el cumplimiento del anexo 9 de la Organización de Aviación Civil Internacional, Regulación de Aviación Civil (RAC-9) del Estado de Honduras y el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo PNFTA, el cual deberá estar integrado por las siguientes entidades acreditadas en el aeropuerto:
- 1) Jefe o representante del Departamento Técnico de Facilitación de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil.
  - 2) Jefe o representante de la División de Seguridad Aeroportuaria DSA.
  - 3) Jefe o representante del Instituto Nacional de Migración acreditado en el aeropuerto.
  - 4) Jefe de la Unidad de Vigilancia de la Salud o su representante de la Secretaría de Salud Pública acreditado en el aeropuerto.
  - 5) Jefe o representante de Aduanas acreditado en el aeropuerto.
  - 6) Jefe o representante del Correo Nacional acreditado en el aeropuerto.
  - 7) Representante Comisión Interinstitucional contra la explotación sexual comercial y trata de personas de Honduras (CICESCT)
  - 8) Representante Comisionado Nacional Derechos Humanos (CONADEH).
  - 9) Encargado supervisor de aeropuertos de la Superintendencia de Alianza Público y Privado SAPP.

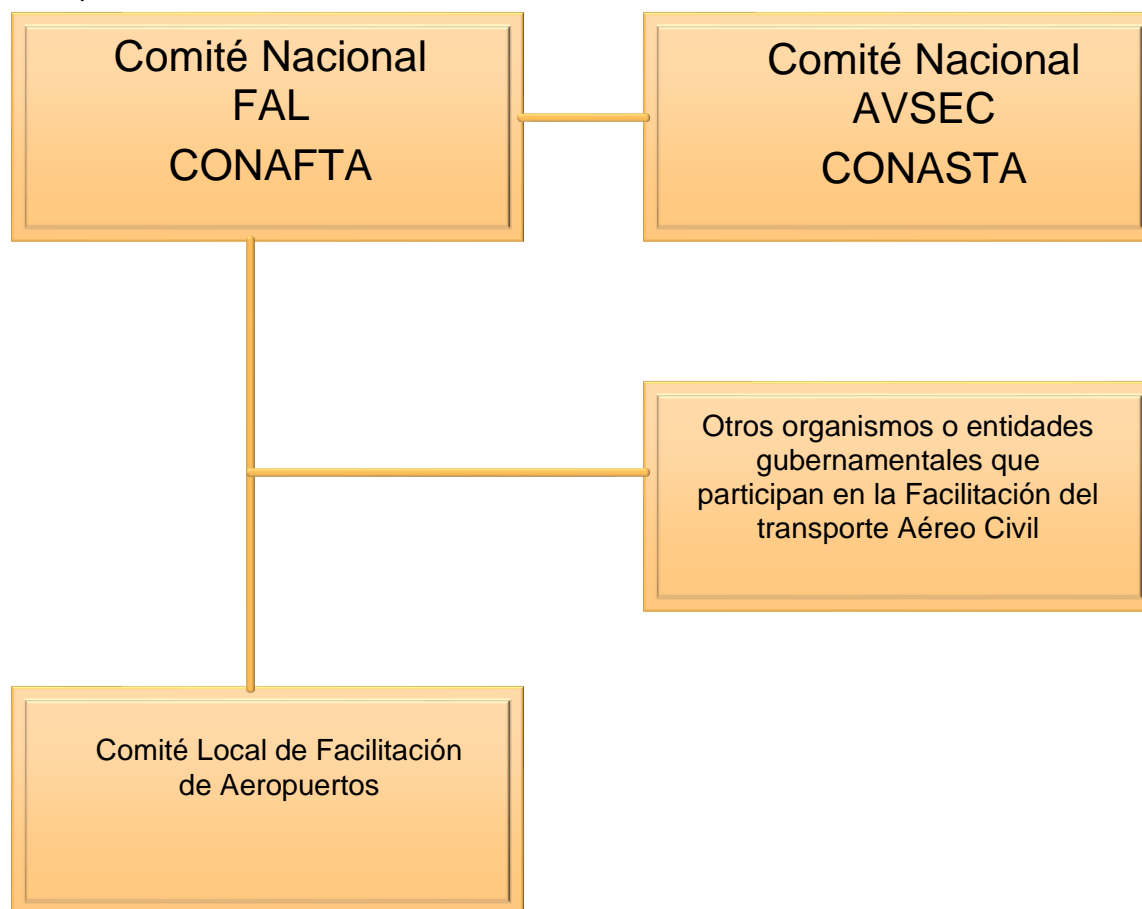
- 10) Gerentes o representante de Concesionarios de Aeropuertos.
  - 11) Gerente o representante del Operador de Carga acreditado en el aeropuerto.
  - 12) Gerentes o representante de líneas aéreas nacionales e internacionales.
  - 13) Jefe o representante de Secretaria de Agricultura y Ganadería SAG- OIRSA.
  - 14) Jefe o representante de Policía Nacional acreditada en el aeropuerto. 13) Representantes de agencias de viaje acreditadas en el país.
  - 15) Representantes de agencias de viaje acreditadas en el país.
  - 16) Y podrán integrarse otras entidades vinculadas con los temas de Facilitación del Transporte Aéreo, acreditadas en el respectivo aeropuerto.
- h) El Comité Local de Facilitación del Transporte Aéreo del aeropuerto podrá reunirse de manera extraordinaria, cada vez que sea necesario tratar temas de urgencia, actualizar métodos, procedimientos y normas relacionados a la Facilitación del Transporte aéreo nacional e internacional, siendo Convocada por la AHAC y presidida por el Jefe del Departamento Técnico de Facilitación de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC o persona delegada. Deberá levantarse acta de los temas tratados en las Reuniones Ordinarias y Extraordinarias, así como la asistencia de los participantes. Las actas deberán ser realizadas y distribuidas por la AHAC a todos los participantes de las entidades representadas en un término que no exceda de 72 horas hábiles.

### **Coordinación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA)**

Para mantener una coordinación efectiva de la implantación y cumplimiento del presente Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, se establece el siguiente marco de coordinación:

- a) Para las cuestiones que afecten tanto a la facilitación como a la seguridad de la aviación, el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo CONAFTA se coordinará y comunicará con el Comité Nacional de Seguridad de Aviación Civil (CONASTA), y viceversa, para garantizar la pronta resolución de los problemas.

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



**ORGANIGRAMA DEL DEPARTAMENTO DE FACILITACIÓN**



## SECCION 5

### **Funciones, atribuciones y responsabilidades de los organismos que se ocupan de la facilitación del transporte aéreo**

- a) En esta sección se describe la asignación de responsabilidades para la implementación de los temas de facilitación. También se exponen las tareas relativas a la facilitación asignadas, en el ámbito de su competencia, a las autoridades u organismos nacionales. Sin perjuicio del cumplimiento de demás funciones, atribuciones y responsabilidades asignas en la Regulación de Aeronáutica Civil contenida en el RAC-9 “Facilitación del Transporte Aéreo”.

### **Funciones, atribuciones y responsabilidades de cada entidad integrante del PNFTA**

- a) Todas las entidades públicas y privadas con responsabilidades establecidas en el presente Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo están en la obligación de dar cumplimiento a lo establecido en el Plan Nacional de Accesibilidad para Personas con Discapacidad de la Secretaría de Desarrollo en Integración Social (SEDIS) en todos los Aeropuertos Internacionales del País y la Ley de Equidad y Desarrollo Integral para las Personas con Discapacidad en todos los Aeropuertos Internacionales del País.

### **Autoridad designada responsable del PNFTA**

- a) La AHAC es la Autoridad designada para el cumplimiento del PNFTA, el presidente del Comité Nacional FAL es el Ministro de Secretaría de Defensa Nacional SEDENA quién convocará las reuniones ordinarias y *ad hoc* de dicho comité, apoyando a la autoridad competente para el cumplimiento de las políticas y reglamentos propuestos por dicho comité. El presidente del Comité Nacional FAL coordinará con todos los ministerios con responsabilidades en el ámbito de la aviación civil.

### **Secretaría de Defensa Nacional**

- a) Presidirá la reunión del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y coordinará con todas las entidades públicas y privadas, Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia (DNII), División de Seguridad Aeroportuaria, Concesionarios de Aeropuertos, Operadores Aéreos, Superintendencia Alianza Público y Privado, Instituto Nacional de Migración, Secretaría de Relaciones Exteriores, Secretaría de Agricultura y Ganadería S.AG., Secretaría de Cultura y Turismo, Secretaría de Salud Pública, Dirección de Policía Nacional, Servicio de Administración de Rentas (Aduanas), Servicios Aeroportuarios Nacionales (SAN) para asegurar mantener estándares de calidad, seguridad y eficiencia, para la satisfacción de las necesidades de los diversos actores del sistema de transporte aéreo, contribuyendo al desarrollo económico sustentable y a la competitividad del país, y a mejorar la conectividad, la integración territorial, la equidad y calidad de prestación del servicio a los usuarios del transporte aéreo nacional e internacional, con la finalidad de garantizar a los pasajeros, tripulaciones, aeronaves, equipajes y carga, condiciones de seguridad y confort aceptables.
- b) Apoyar a la AHAC para el cumplimiento eficaz del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

### **Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC**

- a) La AHAC tendrá como objetivo primordial asegurar el cumplimiento del anexo 9 “Facilitación” de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, el presente Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo del estado de Honduras y toda la normativa en materia de facilitación legalmente establecida tanto a nivel internacional como nacional.
- b) Proporcionar los recursos humanos y materiales al Departamento Técnico de Facilitación de la AHAC para el desarrollo y cumplimiento eficaz del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
- c) La AHAC a través del Señor Director Ejecutivo proporcionara los recursos financieros para el cumplimiento del plan operativo anual de vigilancia que se debe mantener en los diferentes aeropuertos del país.

- d) La AHAC, dispondrá de personal de protocolo que realice labores de atención tanto en la recepción como en el despacho de invitados especiales de la Autoridad Aeronáutica de Honduras, el Departamento Técnico de Facilitación del Transporte Aéreo colaborará con este procedimiento coordinando con la División de Seguridad Aeroportuaria DSA la facilitación del acceso a las áreas restringidas necesarias del aeropuerto(s), así mismo con las autoridades de migración acreditadas en los aeropuertos para el control expedito migratorio de dichos invitados y de Aduanas en lo que respecta al equipaje, lo anterior sin perjuicio del cumplimiento de los controles que legalmente correspondan cumplir a cada entidad.
- e) Por medio del Departamento Técnico de Facilitación del Transporte Aéreo coordinará para lograr mantener la coherencia, coordinación, cooperación, comunicación entre el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA) y el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).
- f) Proporcionar apoyo de Secretaría al Comité Nacional FAL.
- g) Revisar periódicamente que se cumpla plenamente con las normas y métodos recomendados (SARPS) establecidos en el Anexo 9 de la OACI, Ley de Aeronáutica Civil vigente, Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA), Regulación de Aviación Civil (RAC 9) y demás normativa establecida en materia de Facilitación.
- h) Garantizar que las operaciones aéreas se lleven a cabo en conformidad con las leyes del Estado de Honduras, manteniendo un alto nivel de eficacia y coordinación en la aplicación de los procesos de Facilitación por parte de los operadores de aeronaves, operadores de aeropuertos y los organismos estatales involucrados.
- i) Realizar inspecciones, encuestas, auditorías y demás actividades de control de calidad de facilitación del transporte aéreo.
- j) La AHAC debe asegurarse en mantener inspectores de facilitación debidamente capacitados en todos los aeropuertos internacionales del país.

- k) Coordinar la atención a cualquier situación relacionada con la Facilitación del Transporte Aéreo.
- l) Los inspectores de Facilitación de la AHAC, se mantendrán realizando las labores de supervisión diarias en las terminales aéreas y las demás actividades de Facilitación, así mismo los jefes superiores del Departamento de Facilitación realizarán frecuentemente labores de supervisión y demás actividades de trabajo en las terminales aéreas.
- m) Los inspectores de Facilitación en virtud de la ley de aeronáutica civil estarán facultados para utilizar en áreas aeronáuticas restringidas y **públicas** como herramientas de trabajo cámaras fotográficas móviles, Filmadoras, Tablets y cualquier otro aparato electrónico, necesario para obtener cuando así se requiera evidencias relacionadas con el cumplimiento de sus funciones de trabajo asignadas. Bajo **ninguna otra circunstancia estas imágenes o videos podrán ser utilizadas para otro fin que no sea eminentemente laboral.**
- n) Para realizar adecuadamente sus funciones de trabajo los Inspectores de Facilitación dispondrán de acceso mediante Carnet de Seguridad de aeropuerto CSA, a todas las aéreas restringidas en sus respectivos aeropuertos asignados, así mismo los Jefes Superiores del Departamento de Facilitación de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil dispondrán de un Carnet de Seguridad de Aeropuertos tipo nacional para poder ingresar a todas las áreas restringidas de los diferentes aeropuertos internacionales del país.
- o) Los inspectores de Facilitación estarán facultados para realizar supervisiones, inspecciones, auditorias, estudios, pruebas y demás actividades de control de calidad necesarias para verificar el aseguramiento de cumplimiento del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo RAC-9, Anexo 9 de la OACI y demás regulación internacional y nacional relacionada con la Facilitación del Transporte Aéreo legalmente establecida.
- p) Todos los operadores de aeropuertos **privados y públicos** , explotadores de aeronaves, los entes públicos y privados que tengan asignación de responsabilidades en el Programa Nacional de Facilitación del Estado de Honduras, RAC-9, y demás normativa establecida en materia de Facilitación, estarán en la obligación de atender las inspecciones, Auditorias, Estudios, Pruebas y demás actividades de Control de Calidad

de Facilitación realizadas por los inspectores de Facilitación de la AHAC, así mismo deberán elaborar y presentar en un plazo no superior a 15 días un Plan de Acción de Medidas Correctivas de cada discrepancia identificada por los inspectores de facilitación de la Autoridad Aeronáutica.

- 1) El plan de acción de medidas correctivas deberá ser presentado por la parte auditada en base a los resultados de informes de las actividades de control de calidad realizadas por los inspectores de facilitación de la AHAC, en referido plan de acción de medidas correctivas deberán establecerse claramente las acciones a ejecutarse para subsanar el incumplimiento o deficiencia identificada, así como la fecha razonable propuesta para hacerse la corrección propuesta y la persona u oficina de la parte auditada responsable de ejecutar la misma.
- 2) El Departamento Técnico de Facilitación del Transporte Aéreo de la AHAC, será responsable de dar seguimiento al cumplimiento del plan de acción de medidas correctivas elaborado y presentado por las diferentes entidades públicas o privadas sujetas a las actividades de Control de Calidad de Facilitación.
- 3) En los casos de incumplimiento y de reincidencia por parte de operadores de aeropuertos públicos y privados, operadores aéreos y demás entidades públicas y privadas con responsabilidades en el programa nacional de facilitación, derivadas del control de calidad de facilitación El departamento técnico de FAL informará al departamento de secretaría administrativa legal y máximas autoridades de la AHAC para que se ejecuten por medio del departamento técnico legal las acciones administrativas y legales sancionatorias que de conformidad a la ley de aeronáutica civil corresponda.

### **Secretaría de Relaciones Exteriores**

Su misión en materia de facilitación en el transporte aéreo, será la de establecer todas las coordinaciones pertinentes con las autoridades de seguridad de los aeropuertos (DSA) relativas a la atención especial de altos funcionarios, dignatarios y diplomáticos en misiones oficiales en nuestro país, a efecto de previa notificación de solicitud, brindárseles en los aeropuertos todas las facilidades necesarias tanto en recepción como en despacho. Así como manejar la política de relaciones diplomáticas contenidas en el convenio de Viena sobre relaciones diplomáticas.

### **Policía Nacional de Honduras**

- a) De conformidad a la Ley Orgánica de la Policía Nacional de Honduras, su misión fundamental es investigar los delitos de conformidad a las instrucciones que al efecto dicte el Ministerio Público, sin perjuicio de las actuaciones que en virtud de la ley orgánica de la policía le Corresponden.
- 1) Coordinar y colaborar con el Instituto Nacional de Migración, en la atención de pasajeros que no cumplan con las leyes migratorias del país por vía aérea.
  - 2) Coordinar y colaborar con el Servicio de Rentas Aduaneras SAR, en la atención de pasajeros que no cumplan con las leyes tributarias del país por vía aérea.
  - 3) Contribuir al mantenimiento de la tranquilidad pública, en los aeropuertos.
  - 4) Prevenir la perpetración de hechos delictuosos y de actos atentatorios contra la seguridad de los aeropuertos del Estado.
  - 5) Dar cumplimiento a las órdenes emanadas del Ministerio Público para los efectos de la investigación, así como a las órdenes emanadas de las autoridades judiciales, y de las autoridades administrativas en los actos en que intervengan como tribunales especiales. Derivado de cualquier ilícito que se cometa en un aeropuerto.
  - 6) Fiscalizar la permanencia de extranjeros en el país.
- b) Representar a Honduras como miembro de la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL).
- c) Coordinará con la DSA y Concesionaria de Aeropuertos el flujo vehicular de los aeropuertos y con la dirección nacional de tránsito la imposición de multas que correspondan por incumplimiento a las disposiciones relativas al estacionamiento vehicular en los aeropuertos de Honduras.
- d) Colaborar con cualquier otra actividad en función de mantener el orden en los aeropuertos Internacionales del País.

### **Superintendencia de Alianza Público – Privado SAPP**

- a) La superintendencia es el ente responsable de fiscalizar en representación del Estado de Honduras el contrato de concesión a cargo de los administradores o concesionarios de aeropuertos quienes deberán garantizar que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales, sean de calidad óptima y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico de aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo.
- b) La Superintendencia de Alianza Público y Privado SAPP, colaborará estrechamente con la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil, en la supervisión y cumplimiento de todos los asuntos relativos a la Facilitación del Transporte Aéreo establecidos en el Presente Programa Nacional FAL, Regulaciones de Aeronáutica Civil RAC-9 y normativa internacional contenida en el anexo 9 de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI denominado “FACILITACION”.

### **Secretaría de Cultura y Turismo**

- a) Su misión es promover y ejecutar la Política Nacional de Turismo mediante la implementación de planes y programas que incentiven la competitividad y participación del sector privado, el fomento de la oferta turística, la promoción y difusión de los destinos turísticos resguardando el desarrollo sustentable de la actividad, que beneficie a los visitantes nacionales y extranjeros, prestadores de servicios turísticos, comunidades y al país en su conjunto.
- b) En sus objetivos estratégicos, se considera entre otros, la coordinación a los actores públicos y privados del sector a participar, alinear y potenciar las acciones de promoción y difusión de los productos y destinos, con el fin de generar el crecimiento de la industria turística en Honduras. Promover la competitividad del sector mediante la incorporación y certificación de estándares para asegurar la calidad y seguridad de los prestadores de servicios turísticos. Generar información de calidad, oportuna y accesible que facilite la definición de estrategias y la toma de decisiones del sector, para potenciar la oferta turística. Otro factor importante a desarrollar por parte de la secretaria de cultura y turismo será la de promover la aviación civil en Honduras, mediante la divulgación y atracción internacional de las rutas y destinos turísticos que vía aérea se puedan facilitar al sector turístico internacional y nacional.

**Autoridad competente en materia de seguridad División de Seguridad Aeroportuaria**  
**D.S.A.**

Las responsabilidades específicas en el área de la Facilitación del Transporte Aéreo Civil que deben tenerse en cuenta son:

- a) Establecer y garantizar la implementación de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil para proteger la aviación frente a actos de interferencia ilícita.
- b) Definir y coordinar actividades entre las diferentes entidades Públicas y Privadas acreditadas en los aeropuertos para la implementación y cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- c) Colaborar con la AHAC en el cumplimiento del PNFTA, RAC 9 y demás normativa establecida en materia de Facilitación.
- d) Asistir a las reuniones de los Comités Locales de Facilitación de aeropuertos convocadas por la AHAC por medio del Departamento Técnico de Facilitación.
- e) Planificar e instalar estratégicamente los equipos de seguridad necesarios en los aeropuertos a efecto que los mismos contribuyan con los procesos de flujo de pasajeros, empleados de aeropuertos, tripulaciones e inspección de sus equipajes, asegurándose disponer del personal de seguridad necesario para brindar un servicio eficiente de seguridad aeroportuaria.
- f) Coordinar y trabajar en estrecha colaboración con otros organismos estatales, explotadores de aeronaves y operadores aeroportuarios en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de tal manera que se minimicen los retrasos e inconvenientes innecesarios para el traslado de pasajeros, equipaje, carga y aeronaves.
- g) Organizar controles y procedimientos de seguridad de modo que, en la medida de lo posible, tengan una interferencia mínima, o provoquen el mínimo retraso, en las actividades de la aviación civil, siempre que la eficacia de estos controles y procedimientos de seguridad no se vean comprometidos.
- h) Garantizar el uso de técnicas de inspección eficientes de los viajeros y sus equipajes, la carga y las aeronaves para facilitar salida de las mismas.

- i) Implementar los procedimientos de servicios e iniciativas para facilitar el traslado de viajeros, equipaje, carga y aeronaves, siempre que se cumplan todas las medidas de seguridad necesarias y otros requisitos de control.
- j) Coordinar con el Departamento Técnico de Facilitación del Transporte Aéreo de la AHAC los procedimientos que involucren la facilitación y la seguridad aeroportuaria.
- k) Participar en las reuniones del Comité Nacional FAL.
- l) Colaborar con el Departamento Técnico de Facilitación del Transporte Aéreo de la Agencia Hondureña de Aeronáutica civil AHAC, en el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el Anexo 9 de la OACI, Ley de Aeronáutica Civil vigente, el presente Programa Nacional FAL y las Regulaciones Aeronáuticas.
- m) Prevenir actos de interferencia ilícita contra la seguridad de la aviación civil en los aeropuertos internacionales del país con el fin de neutralizar sus efectos sobre la seguridad del Estado y de las personas dentro del irrestricto respeto a la ley y derechos humanos.
- n) Coordinar sus actividades de trabajo con demás autoridades civiles tanto del sector público como privado vinculado con el sistema de seguridad de la aviación civil así mismo colaborará con el operador aéreo y público usuario del transporte aéreo nacional e internacional, en brindar facilidades de acceso en los casos especiales que pasajeros necesiten alguna asistencia especial como ser discapacitados físicamente, personas de avanzada edad, menores de edad viajando solos, y casos similares de facilidades debidamente coordinados y justificados por los explotadores aéreos y de los Concesionarios de aeropuertos.
- o) Garantizará que los inspectores Técnicos de Facilitación del Transporte Aéreo tengan acceso a realizar sus respectivas supervisiones e inspecciones y cualquier otra actividad relacionada con las funciones de trabajo asignadas al Departamento Técnico de Facilitación de la AHAC, sin mayor restricción más que el cumplimiento del control de acceso establecido y portando su respectivo carnet de seguridad de aeropuerto.

- p) La DSA conjuntamente con la Policía Nacional acreditada en los aeropuertos serán responsables de coordinar con las demás entidades pertinentes en asegurar que en las áreas públicas controladas de los Aeropuertos Internacionales del país no se permita la presencia de personas en actividades de mendicidad tanto adultas como menores de edad o cualquier situación que perjudique la imagen de los Aeropuertos.

### **Control de seguridad – AVSEC**

- a) La División de Seguridad Aeroportuaria (DSA), dependiente de la Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia DNII, es la entidad responsable de realizar los controles de seguridad en los aeropuertos del país. En este sentido, el pasajero, antes de Ingresar a las áreas restringidas del aeropuerto, es sometido a un control que tiene por finalidad determinar si éste porta armas, artículos o sustancias prohibidas para el vuelo y que eventualmente le pueden ser requisadas, tales como aerosoles, armas, elementos cortantes, entre otros. En caso de portar algún elemento prohibido, el pasajero, para abordar el vuelo, debe deshacerse de ellos. Estos procesos de inspección serán realizados de la forma más expedita y eficaz posible, sin comprometer la seguridad de la aviación civil.
- b) Según las disposiciones establecidas en anexo 17 de la OACI, y legislación nacional pertinente en materia de seguridad aeroportuaria.

### **Autoridad aduanera dirección y Administración de Rentas Aduaneras (DARA)**

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

- a) Supervisión de la llegada y salida de viajeros, carga y correo a fin de garantizar el cumplimiento con la legislación nacional en materia tributaria.
- b) Asegurarse del cumplimiento de las normas y métodos recomendados establecidos en el Anexo 9 de la OACI relativas a la autoridad de aduanas.
- c) Introducción de procedimientos simplificados de despacho de mercancías para la salida o entrada en el país.
- d) Incautación de mercancías prohibidas y detención de productos restringidos (en espera de la presentación de los certificados pertinentes si ese es el caso).

- e) Participar como miembro activo en los Comité Locales de Facilitación de Aeropuertos y el Comité Nacional FAL.
- f) Resguardar los intereses de la nación en asuntos tributarios y apoyar el comercio interior y exterior del país, mediante el uso eficiente e integrado de la fiscalización y facilitación de las operaciones de comercio internacional, basándose en el principio de la buena fe, en un clima de confianza y actuando conforme a los principios de probidad y transparencia.
- g) En el marco de sus atribuciones debe, mantener el control aduanal tanto de equipajes de mano, equipajes facturados de pasajeros, carga y demás suministros que se recepciones vía aérea, aplicando los cobros de impuestos que legalmente correspondan, a la vez manteniendo procedimientos eficientes.
- h) Dar cumplimiento a los convenios Internacionales o Regionales establecidos por el Estado e Honduras en materia de unión aduanera con otros Estados.
- i) Mantener en los aeropuertos suficiente personal en los controles de inspección de aduanas y asegurar o establecer convenios para la recolección de la boleta de declaración de aduanas exigidas a los pasajeros tanto en llegadas como en salidas.

**Autoridad de inmigración/autoridad de expedición de documentos de viaje, pasaportes y visados Instituto Nacional de Migración I.N.M.**

- a) Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:
  - 1) El instituto Nacional de Migración dependiente de la Secretaría de Derechos Humanos, Justicia, Gobernación y Descentralización, ejerce sus competencias establecidas por ley, llevando el control migratorio a nivel nacional de todos los usuarios del transporte aéreo internacional.

- 2) Aplicará y vigilará el cumplimiento a la legislación de extranjería relativa al ingreso, egreso, residencia definitiva o temporal, aplicación de sanciones (amonestaciones, multas y medidas de expulsión) y regularización de los ciudadanos extranjeros que permanecen en el territorio nacional, en el marco de los principios orientadores de la política nacional migratoria del Gobierno de Honduras.
- 3) Emisión de documentos de viaje y garantía de que los documentos de viaje de lectura mecánica cumplen con las especificaciones de la OACI del Doc. 9303, a fin de asegurar su legibilidad en lectores mecánicos de distintos fabricantes en todo el mundo.
- 4) Detección y denegación de emisión de documentos de viaje a personas no identificadas o indocumentadas que puedan representar una amenaza para la aviación civil y el Estado.
- 5) Coordinarse con las autoridades de seguridad, si es preciso, para garantizar que las tecnologías incorporadas a los documentos de viaje mejoren la facilitación y la seguridad del viajero.
- 6) Comprobación de la validez y aceptabilidad de los documentos de viaje en los puntos de control fronterizo.
- 7) Examinación de los documentos de los pasajeros antes de la entrada al Estado y la salida de éste.
- 8) Garantía de que la tarjeta de embarque y desembarque se ajusta a los requisitos de formato de la OACI establecidos en el Anexo 9.
- 9) Identificación y prevención de los viajes de personas que carecen de la documentación requerida, ya que pueden constituir una amenaza para la aviación civil y el Estado.
- 10) Si la legislación internacional o nacional lo permite, creación y adopción de una política activa de intercambio de información con las partes interesadas y los Estados de la región para proteger las fronteras nacionales de las consecuencias negativas de la inmigración ilegal.

- 11) Ayuda a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje.
- 12) Información a los operadores de los requisitos de la autoridad designada con respecto a la entrada, el tránsito y la salida de los viajeros.
- 13) caso de accidentes de aviación, aceptación sin demora de la entrada, con carácter provisional, de los expertos necesarios para la búsqueda, el rescate, la investigación de accidentes y la reparación o el salvamento de aeronaves de conformidad con el Anexo 12 — Búsqueda y salvamento, y el Anexo 13  
— Investigación de accidentes e incidentes de aviación, sin necesidad de presentar ningún otro documento de viaje, si corresponde, que el pasaporte.
- 14) En los casos en que se requiera un visado para expertos en investigación sobre una misión relacionada con un accidente, la Secretaría de Relaciones Exteriores deberá, cuando sea necesario y, de forma excepcional, expedir un visado a su llegada.
- 15) Participación en las reuniones del Comité Nacional FAL y, en demás reuniones relacionadas con la Facilitación del Transporte Aéreo.
- 16) Prestar los servicios de control migratorio de pasajeros durante el horario de operación de los aeropuertos.
- 17) Le corresponde también mantener una adecuada coordinación técnica y comunicación con los funcionarios de Gobierno Interior, que cumplen las funciones de extranjería y migración, como asimismo, orientar y controlar las actuaciones administrativas inherentes a estas mismas. Esta entidad migratoria, se encargará de asesorar y colaborar con los explotadores aéreos o líneas aéreas en la detección oportuna, rápida y eficaz de documentos de viaje (pasaportes, otros) fraudulentos, o de obtención ilícita.

- 18) Analizar las solicitudes de residencia temporal, permanente, refugio y nacionalización.
- 19) Fortalecer la gestión migratoria en Honduras, a través del desarrollo de un Plan de Modernización de la Gestión.
- 20) Mantener la Actualización de la legislación sobre extranjeros en Honduras.
- 21) Coordinación con otros organismos del Estado en la implementación de la ley sobre protección de refugiados
- 22) Promoción de acciones de acogida que incentiven la integración del colectivo migrante, a través de la coordinación con agentes estatales y de la sociedad civil que faciliten el acceso a la oferta pública.
- 23) Cumplir con las disposiciones establecidas en el anexo 9 de la OACI relativas a Documentos de Viaje de Lectura Mecánica (Doc. 9303).

### **Autoridad sanitaria Secretaría de Salud Pública**

- a) De acuerdo con el Artículo 14 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Doc 7300), se tomarán medidas eficaces para evitar la propagación de enfermedades de transmisión por aire. En lo que respecta a la facilitación, la Secretaría de Salud Pública es responsable, entre otras cosas, de lo siguiente:
  - 1) Colaboración activa con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros países con el fin de garantizar que el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) se implante eficazmente.
  - 2) Detección y seguimiento de acontecimientos que impliquen enfermedades o muertes en todas las terminales aéreas internacionales del Estado.
  - 3) Presentación inmediata de toda la información básica y disponible para obtener una respuesta adecuada de los servicios de atención sanitaria.

- 4) Implementación de medidas de control preliminares (para paliar la propagación de enfermedades) de forma inmediata.
- 5) Respuesta rápida y eficaz a los riesgos para la salud pública y las emergencias de salud pública de interés internacional.
- 6) Garantía de aplicación de desinsectación, desinfección y descontaminación de las aeronaves en conformidad con las recomendaciones de la OMS y en cumplimiento con el RSI 2005.
- 7) Proporción de instalaciones adecuadas para la vacunación, la cuarentena (en caso necesario) y la emisión de los certificados necesarios.
- 8) En colaboración con los explotadores de aeronaves y aeropuertos, garantizarán que la preparación y el almacenamiento de alimentos, el servicio de comidas, el suministro de agua y otros elementos destinados al consumo en el aeropuerto o a bordo de una aeronave son higiénicos y cumplen con las normas establecidas por la OMS y la autoridad en materia de alimentos y agricultura.
- 9) Notificación inmediata a la OMS y de conformidad con los requisitos del RSI 2005 de toda la información esencial relacionada con cualquier riesgo para la salud a escala internacional.
- 10) Garantía de la disponibilidad de la detección, evaluación y diagnóstico, para la remisión inmediata de los pasajeros, tripulaciones y trabajadores del aeropuerto enfermos a los centros médicos correspondiente.
- 11) Establecimiento y mantenimiento de un plan de contingencia de emergencia de salud pública en los aeropuertos a fin de asegurar una rápida respuesta a cualquier emergencia de salud pública de interés nacional e internacional.
- 12) Gestionar con los concesionarios de aeropuertos la asignación del espacio de para una oficina sanitaria internacional y zona de aislamiento adecuado, para separar y entrevistar pasajeros sospechosos o afectados.

- 13) Evaluación del estado de salud y, si es necesario, organización de la cuarentena de los viajeros sospechosos.
  - 14) Participación en las reuniones del Comités Locales y Nacional FAL.
  - 15) Cuando en los aeropuertos internacionales del país, existan sospechas de posible propagación de enfermedades contagiosas que puedan ser introducidas vía aérea ya sea a través de pasajeros, equipajes, tripulaciones, carga o cualquier otro medio, las autoridades de seguridad de los aeropuertos proporcionaran todas las facilidades necesarias para que la secretaria de salud, pueda apostar y desplazar en cualquier área o zona aeronáutica el personal técnico y medico necesario para la debida atención y prevención médica de toda enfermedad epidémica o pandémica que pueda tener efectos de propagación en nuestro País.
  - 16) Los Operadores Aéreos, Operadores de Aeropuertos y demás Instituciones públicas y privadas estarán en la obligación de colaborar con la Secretaria de Salud en el cumplimiento del Reglamento Sanitario Internacional RSI (2005).
- b) La Secretaria de Salud, es la autoridad responsable de desarrollar y ejecutar en un plan de contingencia de salud pública los procedimientos de captación de casos de viajeros sospechosos de enfermedades de interés epidemiológico, asegurándose incluir en dicho plan como mínimo lo siguiente:
- 1) La Captación activa de pasajeros sospechosos en las Aeronaves y terminales Aéreas.
  - 2) Los Procedimientos de Notificación de caso sospechoso de evento de importancia en salud pública durante el vuelo.
  - 3) Los Procedimientos de recepción de pasajeros con síntomas de enfermedad de interés epidemiológico).
  - 4) Los Procedimientos de Comunicación a personal que labora en los aeropuertos, aerolíneas, pasajeros y visitantes, sobre las medidas de prevención y control ante un evento de salud pública.

- 5) Las Estrategias de educación e información a viajeros durante un evento de salud pública.
- 6) las Medidas de Aislamiento y Cuarentena a Viajeros.
- 7) Los procedimientos de Solicitud de traslado de viajeros a otros establecimientos de salud de mayor complejidad.
- 8) y la aplicación de demás Procedimientos, medidas y estrategias para asegurar el cumplimiento del Reglamento Sanitario Internacional RSI.

**Autoridad en materia de alimentos y agricultura Secretaría de Agricultura y Ganadería  
S.A.G.**

- a) En términos de facilitación, la Secretaria de Agricultura y Ganadería S.A.G. debe garantizar lo siguiente:
  - 1) Que las plantas y los animales que se exporten o importen al país cumplan con las regulaciones de transporte y la certificación necesaria de los organismos competentes.
  - 2) Que se mantengan las consultas con los organismos/instituciones internacionales que regulan la alimentación, la agricultura y los animales con el fin de estar al corriente de las últimas novedades y poner al día a los Comité Locales de Facilitación de los Aeropuertos y otras partes interesadas sobre la evolución de los acontecimientos que afecten a la aviación civil.
  - 3) Al desinfectar una aeronave por motivos de sanidad animal, solo se emplearán los métodos y desinfectantes recomendados por la Oficina Internacional de Epizootias.
  - 4) Declaración de medidas extraordinarias en caso de amenaza de enfermedad animal.
  - 5) Participación en las reuniones de Comités Locales y Nacional FAL.

- 6) Proteger la sanidad de los recursos productivos agrícolas, forestales y pecuarios en forma proactiva. Para cumplir con lo anterior, se realiza control y vigilancia en los aeropuertos internacionales del país, previniendo el ingreso de plagas y enfermedades que puedan propagarse en Honduras por la vía Agropecuaria o fitosanitaria, y creando, por tanto, una barrera que proteja al país ante amenazas potencialmente riesgosas para la calidad productiva actual y futura de la nación.
- 7) En este contexto las autoridades de la SAG mantendrán una red de vigilancia para detectar posibles ingresos de plagas cuarentenarias o enfermedades de riesgo nacional para nuestro país, a través de procesos flexibles y dinámicos que permitan dar una respuesta eficiente y oportuna ante agentes externos nocivos. Por consiguiente, se sostendrá una coordinación constante con otras entidades nacionales e internacionales con el objetivo de adecuarlos ante riesgos que puedan amenazar al patrimonio fitosanitario nacional, garantizando así la calidad sanitaria de los recursos silvoagropecuarios que vía aérea ingresan y salen del país.
- 8) En consecuencia, para dar cumplimiento a los objetivos planteados en cuanto a preservar el patrimonio fitosanitario nacional, la SAG implementará una serie de líneas de acción y de coordinación con la Secretaría de Salud Pública, OIRSA, autoridades aeroportuarias, explotadores de aeropuertos y de Aeronaves.
- 9) La Secretaría de Agricultura y Ganadería y el Organismo Internacional de Sanidad Agropecuaria OIRSA serán los encargados de la Desinsectación de las Aeronaves que en ningún caso de circunstancia normal se podrán utilizar aerosoles para la desinsectación de aeronaves en el área de cabinas mientras los pasajeros y tripulaciones se encuentren a bordo al menos de considerarse fehacientemente la presencia de una amenaza para salud pública, la agricultura o medio ambiente, el uso de dichos aerosoles no deberán ser de uso perjudicial a la salud de los pasajeros y tripulaciones y deberán evitar que causen el más mínimo de molestias. Estos métodos de insecticidas en todo caso serán utilizados de conformidad a las recomendaciones específicas de la Organización Mundial de Salud OMS.

- 10) En los casos inminentemente necesarios de desinsectación en el área de cabina de pasajeros y tripulaciones las entidades encargadas de realizar esta labor, además de cumplir con los requerimientos establecidos, deberán previamente suministrar a los explotadores de aeronaves información amplia y apropiada, en lenguaje de fácil comprensión, para la tripulación del vuelo y pasajeros, en cual se detalle y explique la reglamentación nacional pertinente o base legal del procedimiento, las razones del requisito y las recomendaciones o aspectos de Prevención y seguridad inherentes de una desinsectación apropiada de la aeronave sujeta a este procedimiento cuando así se requiera.
- 11) Una vez realizada la desinsectación cumpliéndose los requisitos de la Organización Mundial de Salud OMS, en los casos que esta se requiera por emergencia de salud, las entidades gubernamentales encargadas del proceso y aplicación de esta labor de salud, aceptaran una certificación pertinente en la declaración general según lo indicado en el apéndice 1 del anexo 9 de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI. El cual se adjunta como referencia al presente PNFTA.
- 12) Bajo ninguna circunstancia ninguna entidad gubernamental o privada encargada de realizar la desinsectación de aeronaves, podrá emplear compuestos químicos o soluciones inflamables que puedan causar daños a la estructura de la aeronave debido a corrosión.
- 13) Para la desinfección de aeronaves la Secretaría de Agricultura y Ganadería y el Organismo Internacional de Sanidad Agropecuaria OIRSA, serán las entidades por parte del Estado, responsables de realizar la desinfección de aeronaves en los aeropuertos internacionales de Honduras, la cual se aplicara únicamente al contenedor o compartimiento de la aeronave, y deberán realizarse de acuerdo a lo establecido por el fabricante de la aeronave y las orientaciones de la Organización Mundial de Salud, OMS, esta desinfección deberá realizarse de manera rápida por personal adecuado, entrenado y que posean equipo de protección, no deberán utilizarse durante la desinfección de compartimientos de aeronaves, químicos inflamables ni soluciones o residuos que puedan causar daños a la estructura de las Aeronaves o sus sistemas por causa de corrosión ni productos químicos que puedan afectar a la salud de los pasajeros y la tripulación.

- 14) En los casos que se presente contaminación por líquidos corporales derramados incluyendo excrementos, en las superficies o el equipo de la aeronave, se desinfectarán inmediatamente las partes contaminadas, así como el equipo o herramientas que se haya utilizado para realizar dicha desinfección de la aeronave.

### **Explotadores de aeronaves**

Los explotadores de aeronaves deben:

- a) Manejar el flujo de los pasajeros y la carga de manera eficiente.
- b) Informar a los pasajeros de los requisitos particulares de los países que tienen intención de visitar o por los que tendrían que transitar.
- c) Tomar las precauciones necesarias para asegurarse de que los pasajeros estén en posesión de los documentos de viaje necesarios en el momento del embarque.
- d) Asumir la responsabilidad de la custodia y el cuidado de los pasajeros que desembarquen y que necesiten una asistencia especial desde el momento en que abandonan la aeronave hasta que se cumplan los procesos de migración, aduanas, sanidad, seguridad y otros.
- e) Prestar asistencia adecuada a los pasajeros con necesidades especiales, incluso los menores de edad o los pasajeros con movilidad reducida o discapacidad.
- f) Informar a los operadores aeroportuarios y a los organismos estatales pertinentes en confidencialidad, sobre su servicio, calendario y planes de creación de flotas en el aeropuerto, a fin de permitir planificación racional de las instalaciones y los servicios en relación con el tráfico previsto.
- g) Participar en las reuniones de Comité Local de Aeropuertos y reunión Nacional FAL y en otras reuniones relacionadas con la Facilitación.

- h) Colaborar y coordinar con las diferentes autoridades acreditadas en los aeropuertos, en la agilización para la recepción y despacho de sus aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipajes y carga sin contravenir las medidas de Seguridad establecidas, las cuales deberán ser de aplicación rápida y efectiva de tal manera de no afectar los itinerarios de los vuelos internacionales y nacionales.
- i) Los Gerentes de Líneas Aéreas deberán asistir obligatoriamente a las reuniones del Comité local de Facilitación y en caso de ausencia deberá representarlo la persona designada oficialmente como alterno.
- j) Los operadores de vuelos chárteres que operen con regularidad en los aeropuertos internacionales de Honduras deberán de asegurar en coordinar con la administración del aeropuerto para que sus pasajeros no realicen el pago de impuesto de salida internacional manera personal en ventanillas, con el propósito de evitar extensas filas y demoras innecesarias en el proceso de recaudación de referido impuesto.
- k) Los operadores nacionales deberán coordinar con la administración del aeropuerto para que sus pasajeros no realicen el pago de impuesto de salida nacionales manera personal en ventanillas, con el propósito de evitar extensas filas y demoras innecesarias en el proceso de recaudación de referido impuesto.
- l) Todo daño de equipaje y carga ocasionado por los explotadores aéreos a los pasajeros y demás usuarios se regulará por lo establecido en los artículos 258, 259, 260, 261, 262, 263 y 264 de la ley de aeronáutica civil.

### **Operadores aeroportuarios públicos y privados**

Las tareas de facilitación específicas de los operadores aeroportuarios incluyen, entre otras:

- a) Los operadores aeroportuarios o Concesionarios de Aeropuertos deben consultar constantemente con los explotadores de aeronaves, los organismos de control y otras partes interesadas pertinentes a fin de garantizar la proporción de instalaciones y servicios satisfactorios para una rápida gestión de desplazamiento de las tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores.

- b) Diseñar los aeropuertos de manera que sea eficiente el flujo de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y aeronaves.
- c) En los casos de remodelación, ampliación, modernización o construcción de aeropuertos del país el operador de aeropuerto deberá asegurarse en socializar con la autoridad aeronáutica, SESAL, INM, DSA, Aduanas, operadores aéreos y demás entidades establecidas en los aeropuertos, desde su inicio, proceso y finalización del proyecto.
- d) Exhibir las señales recomendadas a nivel internacional para facilitar el movimiento y el tránsito de pasajeros dentro de los aeropuertos.
- e) Facilitar y que se mantenga en funcionamiento las pantallas de información de vuelos, que incluya número de vuelo, hora de llegada, hora de salida, estatus de vuelo, número de puerta de abordaje y de forma actualizada al minuto.
- f) Facilitar los espacios necesarios para que la Autoridad de Seguridad Aeroportuaria (DSA) instale los equipos especializados, para examinar pasajeros de modo que se reduzca al mínimo la cantidad de viajeros que tienen que ser inspeccionados por otros medios.
- g) Proveer los espacios y servicios adecuados y necesarios para que la Secretaría de Salud Pública pueda brindar la vigilancia sanitaria como lo estipula el RSI (Reglamento Sanitario Internacional 2005) y los convenios internacionales adquiridos por el Estado de Honduras, que incluya oficinas y espacios aislados para pasajeros sospechosos de emergencias sanitarias de importancia internacional.
- h) Proveer los espacios y servicios adecuados necesarios para que el INM pueda brindar la vigilancia a los pasajeros no admisibles mientras son retornados a lugar de origen u país designado.
- i) Proporcionar, mantener y optimizar instalaciones y servicios para los pasajeros con necesidades especiales, incluidos aquellos con movilidad reducida o discapacidad.
- j) Participar en las reuniones de Comité Local de Aeropuertos y reunión Nacional FAL y en otras reuniones relacionadas con la Facilitación.

- k) Facilitar salón para las reuniones del comité local de facilitación según la calendarización programada.
- l) Cumplir con todo lo establecido en el contrato de concesión vigente suscrito con el Estado de Honduras, incorporar en el diseño actual de los aeropuertos y futuras remodelaciones, todos los aspectos de infraestructura básica para brindar las facilidades necesarias a todos los usuarios del transporte aéreo nacional e internacional, así como a los operadores aéreos y empleados de los aeropuertos de conformidad a las normas y recomendaciones establecidas en el anexo 09 denominado “Facilitación” de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.
- m) Atender las recomendaciones de la AHAC por medio del departamento Técnico de Facilitación del Transporte Aéreo para el diseño, planificación, construcción, remodelación y equipamiento de los aeropuertos internacionales del país, para asegurar que se proporcionen los servicios requeridos para una eficiente atención a los pasajeros, tripulaciones y público en general usuario del transporte aéreo, así mismo asegurar el flujo adecuado de los pasajeros, equipajes, carga y aeronaves.
- n) Así mismo mantener permanentemente en buenas condiciones de funcionamiento el sistema de gradas eléctricas, elevadores, puertas de emergencia, pasarelas de embarque, zonas de estacionamiento y evacuación vehicular y de personas, sistema de aire acondicionado, sistema de información electrónica para ilustración de vuelos a los pasajeros, sistema de audio o alto parlantes para avisos, suministro de energía eléctrica, agua potable y en todos los baños de la terminal los cuales deberán mantenerse en buen estado, proporcionar el servicio de internet inalámbrico (wifi) con ancho de banda proporcional a la cantidad de pasajeros y demás usuarios del aeropuerto, y todos los demás elementos físicos que permitan brindar mayor atención de facilidades a las personas con movilidad reducida a la recepción y despacho de aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipajes y carga.
- o) Mantener en funcionamiento tomas corrientes en todas las áreas públicas y restringidas para la conexión de dispositivos electrónicos de los pasajeros, visitas y demás usuarios del transporte aéreo.
- p) Automatizar el sistema de cobros del control de peaje vehicular del aeropuerto y que se mantenga en permanente funcionamiento.

- q) Mantener y asegurarse de no tener filtración de agua en los techos o aires acondicionados en las terminales aéreas.
- r) Asignar oficinas en el interior de las terminales aéreas para uso de los inspectores técnicos de Facilitación de la autoridad aeronáutica, aduanas, migración, DSA, Secretaria de Salud y demás entidades vinculadas con la prestación de servicios y atención de pasajeros, equipajes, aeronaves y carga.
- s) Los Gerentes de Aeropuertos deberán asistir obligatoriamente a las reuniones del Comité local de Facilitación y en caso de ausencia deberá representarlo la persona designada oficialmente como alterno y con facultades en la toma de decisiones vinculadas a la facilitación del transporte aéreo.
- t) El operador del aeropuerto en coordinación con las autoridades estatales pertinentes y de seguridad asignadas en los aeropuertos será responsable de coordinar para asegurarse en mantener el orden en las terminales aéreas, asegurándose entre estas medidas que no haya presencia injustificada de personas en las áreas públicas de los aeropuertos realizando actividades de mendicidad y cualquier otras actividades que puedan representar un peligro o una incomodidad y generar impresiones negativas a los turistas, inversionistas, pasajeros , y a todo el personal usuario del aeropuerto incluyendo empleados de los mismos.
- u) Además de las obligaciones contraídas en el Contrato de Concesiones **(operadores privados)** que el Estado otorgue a operadores de aeropuertos, estos estarán en la obligatoriedad de cumplir todas las disposiciones establecidas en el Anexo 9 de la OACI, Programa Nacional de Facilitación, RAC-9, y demás normativa internacional y nacional legalmente establecida en materia de Facilitación del Transporte Aéreo.
- v) Señalizar las bandas transportadoras de equipajes facturadas en sector de aduanas para facilitar al pasajero identificar la banda en cual el operador aéreo hará entrega de referido equipaje, esta señalización debe incluir número de vuelo, nombre del operador aéreo y número de la banda.
- w) Facilitar que la autoridad aeronáutica y demás entidades de seguridad del Estado vinculados con el sector del transporte aéreo puedan proyectar información relacionada con la facilitación, seguridad y cualquier otra información que ayude a los pasajeros conocer en las pantallas de información de orientación al pasajero instaladas en los aeropuertos.

- m) El operador de aeropuerto deberá de asegurar en coordinar con los operadores de vuelos chárter para que sus pasajeros no realicen el pago de impuesto de salida internacional manera personal en ventanillas, con el propósito de evitar extensas filas en las terminales aéreas y demoras innecesarias en el proceso de recaudación de referido impuesto.
- n) El operador de aeropuerto deberá de asegurar en coordinar con los operadores de vuelos nacionales para que sus pasajeros no realicen el pago de impuesto de salidas nacionales manera personal en ventanillas, con el propósito de evitar extensas filas en las terminales aéreas y demoras innecesarias en el proceso de recaudación de referido impuesto.
- o) El operador de aeropuerto debe facilitar espacios en las terminales aéreas para que la autoridad aeronáutica establezca oficinas de atención al usuario en los principales aeródromos del país de conformidad al artículo 257-c.

#### **Otros servicios y entidades**

- a) A demás de las entidades Públicas y Privadas antes enunciadas podrán integrarse otras que por la naturaleza de prestación de servicios en los aeropuertos se vinculen con la facilitación del transporte aéreo.
- b) Todos los compromisos de cumplimiento que se establezcan en los comités locales de facilitación en los aeropuertos internacionales de Honduras, deberán ser cumplidos en los tiempos o fechas razonables que se consensuen o establezcan, de no cumplirse se emitirán los informes pertinentes por parte del departamento de facilitación al departamento de asesoría legal de la AHAC para realizar el requerimiento administrativo o pecuniario que de conformidad a la ley de aeronáutica civil corresponda.

Los incumplimientos de responsabilidades asignadas en el Programa Nacional de Facilitación y los compromisos adquiridos en las reuniones de Comité Nacional (CONAFTA) y Locales de Facilitación de los Aeropuertos, por parte de todas las entidades públicas y privadas, darán lugar a la aplicación de sanciones pecuniarias o administrativas que a tal efecto contempla la ley de Aeronáutica Civil vigente.

## CAPÍTULO 1

### Definiciones

#### **Definiciones, acrónimos y principios generales (Referencia Anexo 9 OACI)**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Comunicación AFTN** (acrónimo de **Aeronautical Fixed Telecommunication Network** o Red Aeronáutica de Telecomunicaciones Fijas) es una red internacional de telecomunicaciones que se utiliza para intercambiar mensajes e información relacionada con tráfico aéreo.

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

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

**Control fronterizo automatizado (ABC).** Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el token, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el token, consulta los registros de control de frontera

y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Inspector Técnico de Facilitación:** Persona designada por el Estado de Honduras con atribuciones para vigilar y asegurar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el anexo 9 de la OACI, el presente PNFTA, RAC 9 y demás reglamentación establecidas en materia de Facilitación del Transporte Aéreo.

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

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

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

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

**Menor no acompañado.** Menor que viaja solo o únicamente en compañía de otro menor.

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

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

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

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

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

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

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

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

**NORMA ISO 14443** es un estándar internacional relacionado con las tarjetas de identificación electrónicas, en especial las tarjetas inteligentes, gestionado conjuntamente por la Organización Internacional de Normalización (ISO) y Comisión Electrotécnica Internacional (IEC). Este estándar define una tarjeta de proximidad utilizada para identificación y pagos que por lo general utiliza el estándar tarjeta de crédito definida por ISO 7816 - ID 1 (aunque otros formatos son posibles).

El sistema RFID utiliza un lector con un microcontrolador incrustado y una antena que opera a 13,56 MHz (frecuencia RFID). El lector mantiene a su alrededor un campo electromagnético de modo que, al acercarse una tarjeta al campo, ésta se alimenta eléctricamente de esta energía inducida y puede establecerse la comunicación lector-tarjeta.

El estándar ISO 14443 consta de cuatro partes y se describen dos tipos de tarjetas: tipo A y tipo B. Las principales diferencias entre estos tipos se encuentran en los métodos de modulación, codificación de los planes (parte 2) y el protocolo de inicialización de los procedimientos (parte 3). Las tarjetas de ambos tipos (A y B) utilizan el mismo protocolo de alto nivel (llamado T=CL) que se describe en la parte 4. El protocolo T=CL especifica los bloques de datos y los mecanismos de intercambio.

**OIE: Oficina Internacional de Epizootias:** Es la Organización mundial de referencia en salud animal para apoyar a los países en el establecimiento de las reglamentaciones sanitarias para la regulación del comercio internacional de animales, productos, y sub productos de origen animal.

Tiene a su cargo un sistema de información en salud animal de cobertura mundial mediante el cual los países reportan la presencia de enfermedades y plagas, así como las acciones desarrolladas para su control y erradicación.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Persona no admisible.** Persona a quien le será rehusado la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Acrónimos

<b>AHAC:</b>	Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil
<b>AHLA:</b>	Asociación Hondureña de Líneas Aéreas
<b>API:</b>	Información anticipada de pasajeros.
<b>AVSEC:</b>	Servicio de Seguridad de Aviación (en inglés Aviation Security).
<b>APP:</b>	Procesamiento anticipado de pasajeros.
<b>CONAFTA:</b>	Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
<b>DNII:</b>	Dirección Nacional de Investigación E inteligencia
<b>DSA:</b>	División de Seguridad Aeroportuaria
<b>ESPPI:</b>	Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional.
<b>FAL:</b>	Facilitación.
<b>IATA:</b>	Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
<b>ITF:</b>	Inspector Técnico en Facilitación.
<b>ISO:</b>	Organización Internacional de Normalización, ISO por sus siglas en inglés.
<b>INM:</b>	Instituto Nacional de Migración.
<b>MOU:</b>	Memorando de Entendimiento.
<b>OACI:</b>	Organización de Aviación Civil Internacional.
<b>OMA:</b>	Organización Mundial de Aduanas.
<b>OMS:</b>	Organización Mundial de la Salud.
<b>OIRSA:</b>	Organismo Internacional Regional de Sanidad Agropecuaria.
<b>PNFTA:</b>	Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo
<b>RSI:</b>	Reglamento Sanitario Internacional.
<b>SEDENA:</b>	Secretaria de Defensa Nacional
<b>SAN:</b>	Servicios Aeroportuarios Nacional
<b>UPU:</b>	Unión Postal Universal.

## CAPÍTULO 2

### Entrada y salida de aeronaves

#### Generalidades

- a) El Estado de Honduras mediante la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC) a través del Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo en coordinación con todas las entidades Públicas y Privadas adoptarán las medidas y procedimientos apropiados para el despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen del país, evitando demoras innecesarias. {2.1}
- b) Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen del país, los Explotadores de Aeronaves deben tener en cuenta la implementación de las medidas de facilitación, seguridad de la aviación civil y del control de estupefacientes. {2.2}
- c) Las Autoridades competentes del Estado de Honduras deberían concertar memorandos de acuerdo con las líneas aéreas que presten servicios internacionales en nuestro país, así como con los explotadores de aeropuertos, estableciéndose las directrices para una mutua cooperación, a fin de hacer frente a la amenaza que plantea el tráfico internacional de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas. La configuración de tales memorandos debe estar de acuerdo a los modelos elaborados para este fin por la Organización Mundial de Aduanas. {2.3}
- d) El Estado de Honduras no debe negar a una aeronave el acceso a un aeropuerto internacional por motivos de salud pública a menos que las medidas que se tomen sean conformes al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud {2.4}
  - 1) En los casos en que, por circunstancias excepcionales, se considere la suspensión de servicios de transporte aéreo por motivos de salud pública, el Estado de Honduras debería consultar primero con la Organización Mundial de la Salud y la Autoridad de Salud Pública del Estado en que se ha manifestado la enfermedad, antes de tomar una decisión con respecto a la suspensión de servicios de transporte aéreo. {2.4.1}

- e) Si, en respuesta a un riesgo específico de salud pública o a una emergencia de salud pública de importancia internacional, el Estado de Honduras considerará la introducción de medidas sanitarias adicionales a las recomendadas por la OMS, lo hará de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005), comprendido entre otros el artículo 43 en el que se estipula, entre otras cosas, que, para determinar si aplican medidas sanitarias adicionales, el Estado de Honduras se basará en:
- 1) Principios científicos.
  - 2) Las pruebas científicas disponibles de un riesgo para la salud humana o, si esas pruebas son insuficientes, la información disponible, incluida la procedente de las OMS y otras organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales pertinentes.
  - 3) Toda orientación o recomendaciones específicas disponibles de la OMS.
  - 4) Si el Estado de Honduras se encontrara afectado por una medida adoptada de conformidad al numeral (d) o por una suspensión descrita en (d.1) debe pedir al Estado que la aplica que mantenga consultas con él. La finalidad de estas consultas sería aclarar la información científica y los motivos de salud pública en que se basa la medida y encontrar una solución aceptable para ambos. {2.5}

#### **Documentos - requisitos y uso**

- a) Las Autoridades competentes del Estado de Honduras no deben exigir para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este capítulo. {2.6}
- b) La Autoridad Migratoria no exigirá visados, ni cobrarán derechos de visado ni de otra clase, en relación con el uso de los documentos requeridos para la entrada o salida de las aeronaves. {2.7}
- c) Las Autoridades competentes del Estado de Honduras, debería exigir una traducción al idioma español, de los documentos de entrada y salida de aeronaves, aun cuando ya se hayan presentado en otro idioma oficial de la OACI. {2.8}
- d) Con sujeción a la capacidad tecnológica de los aeropuertos internacionales

del Estado de Honduras, los documentos para la entrada y salida de aeronaves, se aceptarán cuando se presenten de la siguiente manera:

- 1) En forma electrónica, transmitidos a un sistema de información de las Autoridades competentes.
  - 2) En forma impresa, producidos o transmitidos electrónicamente.
  - 3) En forma impresa, llenados manualmente y siguiendo los formatos descritos en el presente programa. {2.9}
- e) Cuando el explotador de aeronaves o alguien en su nombre transmite a las Autoridades competentes del Estado de Honduras, un determinado documento en forma electrónica, no se debe exigir la presentación del mismo documento en forma impresa. {2.10}
- f) El Estado de Honduras por medio de la autoridad competente de Salud Pública requerirá una declaración general sanitaria la cual deberá ser firmada por la tripulación y recepcionará por el explotador aéreo y entregada a la autoridad de Salud Pública competente, detallando el nombre, numero de asiento y demás datos pertinentes de cualquier persona abordo que presente diferentes síntomas de enfermedades (mareos u otros) que puedan ser sospechosos de transmisión de enfermedades de importancia internacional. Esta declaración sanitaria deberá ser de conformidad a lo indicado en el Apéndice 1 del Anexo 9 de la OACI. {2.11}
- g) El Estado de Honduras, por medio de la autoridad de Migración adoptará medidas respecto a la declaración general de atestación de pasajeros cuando así se requiera, la cual deberá ser debidamente firmada por el agente del explotador aéreo autorizado o el piloto al mando para ello deberá utilizarse el formato indicado en el apéndice 9 del anexo 9 de la OACI {2.12}
- h) La información se aceptará en forma electrónica o impresa. El Estado de Honduras normalmente no exigirá la presentación de un manifiesto de pasajeros sin embargo en los casos que amerite la información requerida se limitará a la obtención de la siguiente información del apéndice 2 del anexo 9 de la OACI.

La cual podrá ser aceptada de forma electrónica o impresa {2.13}

- 1) Explotador
  - 2) Marcas de nacionalidad y matrícula\*
  - 3) Vuelo Núm.
  - 4) Fecha
  - 5) Punto de embarque
  - 6) Punto de desembarque
  - 7) (Lugar)
  - 8) Apellido e iniciales Para uso exclusivo del explotador Sólo para uso oficial.
- i) Cuando el Estado de Honduras por medio de autoridad de Aduanas u otra autoridad pertinente exija el manifiesto de carga en forma impresa estas entidades aceptaran; que dichos manifiestos como mínimo contengan la siguiente información:
- 1) Explotador
  - 2) Marcas de nacionalidad y de matrícula\*
  - 3) Vuelo núm.
  - 4) Fecha
  - 5) Punto de carga
  - 6) Punto de descarga
  - 7) (Lugar)
  - 8) Número de la carta de porte aéreo
  - 9) Número de bultos
  - 10) Naturaleza de las mercancías

- j) Dichos manifiestos o formularios deberán ser llenados conforme a las instrucciones indicadas en el apéndice 3 del Anexo 9 de la OACI {2.14}
- k) Ni la autoridad de Aduanas u otra entidad exigirán a los explotadores de aeronaves la presentación de una declaración escrita de los suministros que permanezcan a bordo de las aeronaves. {2.15}
- l) Por lo que respecta a los suministros cargados o descargados de una aeronave, la información requerida en la lista de suministros no excederá de:
  - 1) la información indicada en el encabezamiento del modelo de manifiesto de carga;
  - 2) el número de unidades de cada producto; y
  - 3) la naturaleza de cada producto. {2.16}
- m) El Estado de Honduras no exigirá a los explotadores de aeronaves la presentación de una lista del equipaje acompañado ni del equipaje extraviado o descargado en la aeronave, sin embargo, este control de esta clase de equipaje deberá llevarlo internamente el operador aéreo. {2.17}
- n) El Estado de Honduras por medio de la oficina de correo nacional se asegurará que las declaraciones escritas del correo estén de conformidad a los formularios prescritos en el convenio vigente de la unión postal universal (UPU) no será de aceptación ninguna declaración escrita de correo diferente a la antes indicada. {2.18}
- o) El Estado de Honduras se asegurará que todas las entidades involucradas (Aduana, migración otras) no exijan al explotador de aeronaves que hagan entrega de más de tres copias de manifiestos de pasajeros, equipaje, carga y correo al momento de la entrada o salida de la aeronave. {2.19}
- p) La DARA/SAR no debe exigir a los explotadores aéreos documentación pertinente en los casos siguientes:
  - 1) Si la aeronave no embarca ni desembarca pasajeros.
  - 2) No realiza carga o descarga de mercancías.

- q) Siempre y cuando se compruebe en estos casos que se incluye una anotación adecuada en la declaración general ya preestablecida en la ley y protocolo de aduana. {2.20}

### **Corrección de documentos**

- a) En los casos de documentación pertinente que el operador aéreo o agente autorizado entregue a la autoridad competente de aduana (DARA/SAR) conteniendo algunos errores de carácter involuntario. Esta autoridad de aduana les concederá la oportunidad para corregir tales errores o los corregirán ellos mismos. {2.21}
- b) La autoridad competente de aduana no aplicara sanciones por errores cometidos en los documentos por el explotador aéreo o agente autorizado, siempre y cuando se pruebe que estos fueron cometidos de forma involuntaria y sin intención fraudulenta ni negligencia grave, sin embargo, cuando sea oportuno y para evitar la reincidencia de la comisión de dichos errores se aplicara una sanción considerable que no sea mayor de la necesaria para tal efecto. {2.22}

### **Desinsectación de aeronaves**

- a) La SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA en los aeropuertos limitará todo requisito habitual de desinsectación de las cabinas y los puestos de pilotajes de las aeronaves con aerosoles mientras los pasajeros y tripulantes se encuentren a bordo, a las operaciones con una misma aeronave que tengan su origen u atraviesen territorios que a su juicio constituyen una amenaza para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente. {2.23}

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

- b) La SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA debe revisar y modificar cuando sea necesario sus requisitos respecto a la desinsectación de aeronaves basada en las pruebas realizadas en relación a la transmisión de insectos por conducto de las aeronaves, estos procedimientos y requisitos serán sometidos a revisiones periódicas. {2.24}

- c) Cuando se requiera la desinsectación, La SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA autorizará o aceptará la desinsectación de aeronaves usando solamente los métodos, sean químicos o no químicos, o insecticidas recomendados por la OMS y considerados por la autoridad competente del Estado de Honduras más eficaces. (Reglamentación 2005 OMS) {2.25}
- d) La SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA, se cerciorará que sus procedimientos y toda su metodología en la aplicación de la desinsectación de aeronaves se realice de manera que no sean perjudiciales para la salud de los pasajeros, el personal y carga viva evitando les cause el mínimo de molestias. {2.26}
- e) La autoridad de OIRSA a solicitud de los operadores aéreos debe proporcionarles la información apropiada en lenguaje de fácil comprensión para la tripulación de vuelo y los pasajeros en la que se expliquen lo siguiente:
- 1) Reglamentación nacional pertinente
  - 2) Las razones del requisito
  - 3) Los aspectos de seguridad inherentes a la ejecución apropiada de la aeronave. {2.27}
- f) Si la autoridad OIRSA ha realizado una desinsectación conforme a los procedimientos recomendados por la OMS, el Estado de Honduras, aceptara una certificación pertinente en la declaración general según se indica en el apéndice 1, o en el caso de una desinsectación residual, el certificado de desinsectación residual reproducido en el apéndice 4. {2.28}
- g) Cuando la SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA haya realizado la desinsectación apropiadamente conforme a 2.25 y se presente o se ponga a disposición de las autoridades competentes de llegada un certificado de los indicados a la 2.28, normalmente esta autoridad aceptará dicho certificado y permitirá que los pasajeros y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave. {2.29}

- h) La SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA se cerciorará que los insecticidas o cualquier otra sustancia que se use para la desinsectación no tengan efectos nocivos para la estructura de la aeronave o su equipo. No se emplearán compuestos químicos o soluciones inflamables que puedan causar daños a la estructura de la aeronave debido a corrosión.

{2.30}

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

### **Desinfección de aeronaves**

- a) La SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA, determinarán las condiciones bajo las cuales se desinfectará la aeronave. Cuando se requiera la desinfección de la misma, deberán aplicarse las siguientes disposiciones:
- 1) la aplicación se limitará sólo al contenedor o al compartimiento de la aeronave utilizado para el transporte;
  - 2) la desinfección se efectuará de acuerdo con los procedimientos establecidos por el fabricante de la aeronave y las orientaciones de la OMS;
  - 3) las zonas contaminadas se desinfectarán utilizando compuestos que posean propiedades germicidas adecuadas que sean apropiadas para el agente infeccioso sospechoso;
  - 4) la desinfección se efectuará en forma rápida; por empleados de limpieza que porten equipo de protección personal adecuado; y
  - 5) no se emplearán compuestos químicos inflamables ni soluciones o sus residuos, que puedan causar daños a la estructura de la aeronave o a sus sistemas debido a corrosión ni productos químicos que puedan afectar a la salud de los pasajeros o la tripulación.

- 6) Cuando se requiera la desinfección de aeronaves por motivos de sanidad animal, se utilizarán únicamente aquellos métodos y desinfectantes recomendados por la Oficina Internacional de Epizootia (OIE) la cual estudia y previene la propagación de enfermedades o epidemias que afectan a una o más especies animales. {2.31}
- b) La SAG como autoridad competente a través de su dependencia OIRSA, se asegurará que cuando haya contaminación por líquidos corporales, incluyendo excrementos, en las superficies o el equipo de la aeronave, se desinfectarán las zonas contaminadas y el equipo o las herramientas que se hayan utilizado. {2.32}
- c) Los Estados contratantes que exijan desinfección de refuerzo cuando se produzca un incidente sanitario o una contaminación a bordo limitarán la desinfección al contenedor o compartimiento de la aeronave que se sospeche contaminado y conforme a lo previsto en la norma 2.31. {2.33}
- d) Los Estados contratantes dispondrán que el explotador de aeronaves tenga un procedimiento que preste especial atención (mediante un refuerzo de supervisión o instrucción) a la desinfección de zonas sensibles específicas, tales como el puesto de pilotaje, el compartimento aviónico o la zona de la cocina, de conformidad con las directrices de los fabricantes de aeronaves. {2.34}
- e) Cuando se exija constancia de la desinfección tras un incidente sanitario o contaminación a bordo, los Estados contratantes aceptarán una notificación general en la Declaración General prevista en el apéndice 1 de este Anexo 9 o la planilla de control de desinfección correspondiente como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la OMS, y permitirá que quienes viajan a bordo y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave. {2.35}
- Nota.— En el sitio web de la OACI dedicado a la seguridad operacional figura un ejemplo de planilla de control de desinfección.
- f) Los Estados contratantes deberían establecer criterios basados en el desempeño para sus requisitos de desinfección en cooperación con la autoridad nacional y regional encargada de las normas de eficacia de los desinfectantes y de dar orientación sobre los tipos de productos o agentes químicos desinfectantes que pueden usarse, tomando en cuenta la información proporcionada por los fabricantes de aeronaves sobre sustancias químicas aprobadas, la disponibilidad de esos agentes químicos en la región y la transportabilidad entre Estados contratantes. {2.36}

- g) Cuando se exija constancia de la desinfección en forma adicional o junto con la limpieza general, los Estados contratantes aceptarán la notificación correspondiente en la Declaración General prevista en el apéndice 1 de este Anexo 9 como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la OMS. {2.37}

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

**Generalidades**

- a) El Estado de Honduras a través de AHAC, publicará, en sus respectivas Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), sus requisitos respecto a avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares. {2.38}
- b) El Estado de Honduras al exigir el aviso previo del aterrizaje previsto de una aeronave en su territorio, o solicitudes para su autorización previa, designa a la AHAC por medio del departamento de navegación aérea como único organismo para recibir y coordinar la respuesta del gobierno a tales avisos o solicitudes. {2.39}
- c) La AHAC, indicará en sus respectivas AIP la dirección postal y, cuando se disponga de ellos, la dirección AFTN, la dirección de correo electrónico, la página web y el número de teléfono del organismo designado en 2.34. El Estado de Honduras pondrá a disposición todos los medios de comunicación que tenga disponibles para el intercambio de información. {2.40}
- d) La AHAC autoriza las entradas, salidas y operaciones en tránsito de las aeronaves y estas son notificadas por el administrador del Aeropuerto, a los organismos de inspección fronteriza competentes, p.ej., aduanas, inmigración o cuarentena, corresponderá al organismo designado en 2.34. II. Autorización previa {2.41}

**Autorización previa**

- a) El Estado de Honduras normalmente no requerirá que se solicite autorización previa o notificación por vía diplomática a menos que el vuelo sea de carácter diplomático coordinado por la Secretaria de Relaciones Exteriores. {2.42}

- b) El Estado de Honduras cuando exija que los explotadores de aeronaves soliciten autorización previa deberán:
- 1) establecer procedimientos mediante los cuales se dé curso rápido a esas solicitudes;
  - 2) otorgar dicho permiso por un período de tiempo determinado o respecto a cierto número de vuelos, siempre que sea posible; y
  - 3) no percibir honorarios, derechos ni impuestos por el otorgamiento de tales permisos. {2.43}
- c) En el caso de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler, la AHAC no exigirá más que los siguientes detalles en las solicitudes de autorización previa:
- 1) Nombre del explotador;
  - 2) Tipo y marcas de matrícula de la aeronave;
  - 3) Fecha y hora de llegada al aeropuerto en cuestión; y
  - 4) Fecha y hora de salida del mismo;
  - 5) Punto o puntos de embarque o desembarque en el extranjero, según sea el caso, de pasajero y carga;
  - 6) Objeto del vuelo y número de pasajeros o naturaleza y cantidad de la carga; y
  - 7) Nombre, dirección y comercio a que se dedica el fletador si se dedica a alguno. {2.44}

La AHAC publicara en sus AIP el tiempo mínimo requerido con antelación a los vuelos para procesar las solicitudes de autorizaciones previas, a las que se hace referencia en {2.44} {2.44.1}

- d) En el caso de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, que, por razones de seguridad de vuelo, requiera autorización previa, la AHAC, no exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo cuando se solicite tal autorización previa. {2.45}

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

- e) La AHAC, cuando requiera autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en 2.45 no exigirá que las solicitudes se presenten con más de tres días laborables de anticipación. {2.46}

### **Avisos previos de llegada**

- a) Si se trata de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, el Estado de Honduras no exigirá que se dé más aviso previo de tales operaciones que el exigido por los servicios de control de tránsito aéreo y por los organismos de inspección fronteriza competentes (Aduanas, Migración y DSA) {2.47}
- b) La AHAC, aceptará la información contenida en el plan de vuelo como aviso previo adecuado de llegada, siempre que esta información se reciba como mínimo con dos horas de antelación a la llegada, y el aterrizaje se efectúe en el aeropuerto internacional previamente designado. {2.48}

### **Despacho y permanencia de las aeronaves**

- a) Los aeropuertos internacionales del Estado de Honduras en los que se efectúan operaciones de la aviación general internacional, dispondrán lo necesario para que los servicios de inspección y de despacho fronterizos sean de nivel adecuado para dichas operaciones. Las Autoridades competentes del Estado de Honduras, en cooperación con los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos, fijan como objetivo un plazo máximo de sesenta (60) minutos para completar todos los trámites de salida/llegada requeridos, incluidas las medidas de seguridad de la aviación, para una aeronave que no requiera más que la tramitación normal, calculándose dicho plazo desde el momento en que el miembro de la tripulación presenta la aeronave al primer punto de tramitación del aeropuerto.

En los “trámites de llegada/salida requeridos” que habrán de completarse en el plazo de 60 minutos deben incluirse las medidas de seguridad de la aviación y, la recaudación de derechos aeroportuarios debe ser incluida por los explotadores de aeronaves en el boleto aéreo de los pasajeros y otros gravámenes y las medidas de control fronterizo. {2.49}

- b) A las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares y que efectúen un vuelo hasta un aeropuerto internacional designado por el Estado de Honduras, o pasen por él, y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos, de conformidad con el Artículo 24 del Convenio, se les permitirá permanecer dentro del territorio durante el período que éste establezca sin exigir que la aeronave quede como garantía prendaria del pago de los derechos de aduana. {2.50}
  
- c) A las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares y que efectúen un vuelo hasta un aeropuerto internacional designado de un Estado contratante, o pasen por él, y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos, de conformidad con el Artículo 24 del Convenio, se les permitirá permanecer dentro de dicho Estado durante el período que este establezca sin exigir que la aeronave quede como garantía prendaria del pago de los derechos de aduana. {2.51}

### Capítulo 3

#### Entrada y salida de personas y de su equipaje

##### Generalidades

- a) A fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas y tripulantes que entran y salen a través de los aeropuertos internacionales del Estado de Honduras, las Autoridades Competentes (Instituto Nacional de Migración, Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras, División de Seguridad Aeroportuaria y Policía de Fronteras, etc.) deben adoptar normas de control de fronteras adecuadas al entorno del transporte aéreo y las aplicarán de modo de impedir que se produzcan demoras innecesarias. {3.1}
- b) Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, las Autoridades Competentes del Estado de Honduras (Instituto Nacional de Migración, Dirección Adjunta de Rentas Aduaneras, División de Seguridad Aeroportuaria y Policía de Fronteras, etc.) tendrán presente la expedita utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de migración. {3.2}
- c) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras (INM) al utilizar microprocesadores con circuitos integrados (IC) u otras tecnologías optativas de lectura mecánica para la representación de datos personales, incluyendo datos biométricos, en sus documentos de viaje, tomarán medidas para que los datos codificados puedan ser revelados al titular del documento, si lo solicita. {3.3}
- d) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras (INM) no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica. Las especificaciones para documentos de viaje de lectura mecánica (Doc. 9303) no permiten que se alteren la fecha de expiración ni otros datos de la zona de lectura mecánica.
  - 1) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras (INM) debe utilizar suficientes sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) para asegurarse de que en los puntos de acceso se cuente con personal suficiente, cuando estén en servicio, para garantizar un flujo sin interrupciones de pasajeros y una respuesta rápida ante toda situación que pueda comprometer la seguridad operacional y la integridad en caso de funcionamiento defectuoso del sistema. {3.4}

### **Documentos requeridos para viajar**

- a) La Autoridad migratoria del Estado de Honduras (INM) no exigirá a los visitantes, para la entrada y salida de sus territorios, otros documentos distintos de los prescritos en este capítulo. {3.5}
- b) La Autoridad Migratoria (INM) no debe exigir a los visitantes que viajen por vía aérea y sean titulares legítimos de pasaportes válidos reconocidos por el Estado de Honduras y de visados válidos, que no presenten ningún otro documento de identidad. Esta disposición no pretende disuadir a que acepten para fines de viaje otros documentos oficiales de identidad, como las tarjetas nacionales de identidad, los documentos de identidad del marino y tarjetas de residencia de extranjero y documentos de identidad provisionales alternativos para viajes. {3.6}

### **Seguridad de los documentos de viaje**

- a) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras (INM), debe actualizar regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal. {3.7}
- b) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras (INM) debe establecer controles, a fin de protegerse contra el robo de sus documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.
  - 1) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras (INM) debe establecer controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad. {3.8}
  - 2) Los Estados contratantes establecerán controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad. {3.8.1}

c) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras (INM) debe incorporar datos biométricos en sus pasaportes, visados y otros documentos de viaje oficiales de lectura mecánica, utilizando una o más de las técnicas de almacenamiento de datos optativos para suplementar la zona de lectura mecánica, según se especifica en el Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica. Los datos requeridos almacenados en un microcircuito integrado son los mismos que se imprimen en la página de datos; o sea, los datos contenidos en la zona de lectura mecánica más la imagen fotográfica digitalizada. Cuando el Estado de Honduras considere suplementar la imagen facial con otro elemento biométrico en el pasaporte deben utilizar imágenes de las impresiones digitales o del iris. Cuando se incorporen datos biométricos en los pasaportes de lectura mecánica se deben almacenar los datos en un microcircuito integrado sin contacto que cumpla con la norma ISO/IEC 14443 y esté programado de conformidad con la estructura lógica de datos establecida por la OACI. {3.9}

- 1) Cuando El Estado de Honduras expida o tenga la intención de emitir eMRTD deberá adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI. {3.9.1}
- 2) Los Estados contratantes que participen en el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI cargarán en él los datos necesarios para la autenticación de todos los pasaportes electrónicos que expidan. {3.9.2}

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

- 3) El Estado de Honduras al realizar verificaciones de eMRTD en los controles fronterizos deberá adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y usar la información disponible en el PKD para convalidar los eMRTD en los controles fronterizos. {3.9.3}

- d) El Estado de Honduras a través de la Autoridad Migratoria (INM) notificará prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados, expedidos por el Estado, para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD).

{3.10}

- 1) El Estado de Honduras por medio de la Autoridad Migratoria (INM) verificará, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, los documentos de viaje de los individuos que viajan internacionalmente con respecto a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) sean notificados a la INTERPOL.

{3.10.1}

### **Documentos de viaje**

- a) El Estado de Honduras expedirá únicamente pasaportes de lectura mecánica con arreglo a las especificaciones que figuran en el Doc 9303, Parte 4. Esta disposición no tiene el propósito de excluir la emisión de pasaportes o documentos de viaje provisionales que no sean de lectura mecánica, de validez limitada, en casos de emergencia. En el caso de los pasaportes expedidos después del 24 de noviembre de 2005 y que no son de lectura mecánica, el Estado de Honduras se asegurará de que la fecha de vencimiento sea anterior al 24 de noviembre de 2015 {3.11}
- b) El Instituto Nacional de Migración de Honduras se asegurará de que los documentos de viaje para refugiados y personas apátridas (“documentos de viaje de la Convención”) sean de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI {3.12}
- c) Al otorgar documentos de identidad o visados aceptados para fines de viaje el consulado de Honduras acreditados en el extranjero, se asegurará en expedirlos en una forma susceptible de lectura mecánica, tal como se estipula en el Doc. 9303. De la OACI {3.13}

- d) Al expedir el Instituto Nacional de Migración pasaportes que no sean de lectura mecánica esta autoridad migratoria se asegurara de que la identificación personal y los datos de emisión del documento, así como el formato de la página de datos, se ajusten a las especificaciones para la “zona visual” estipuladas en el Doc. 9303, Parte 4. El área de la “zona de lectura mecánica” se llenará con términos tales como “este pasaporte no es de lectura mecánica” u otros datos para impedir la inserción fraudulenta de caracteres de lectura mecánica. {3.14}
- e) El Instituto Nacional de Migración mantendrá instalaciones accesibles al público para la recepción de solicitudes de pasaportes o para la expedición de pasaportes. {3.15}
- f) El Instituto Nacional de Migración establecerá procedimientos transparentes para la solicitud de expedición, renovación o reemplazo de pasaportes y pondrán a disposición de los postulantes la información que describa sus requisitos, a solicitud de los mismos. De tal manera de que se facilite la expedición de los mismos sin menoscabo de la aplicación de medidas de seguridad y control pertinentes. {3.16}
- g) Los cobros que realizara la autoridad migratoria por derechos de expedición, renovación o remplazo de un documento de viaje, la cantidad de tales derechos no excederán el costo de la operación de los mismos. {3.16.1}
- h) El Instituto Nacional de Migración expedirá pasaportes individuales para cada persona, sea cual fuere su edad no se permitirá la expedición de pasaportes a terceras personas o de manera familiar o colectiva. {3.17}
- i) Al expedir pasaportes para viajes de turismo o de negocios, el Instituto Nacional de Migración, prescribirá normalmente un período de validez de por lo menos cinco años, respecto a un número ilimitado de viaje y para viajes a todos los Estados y territorios. {3.18}

### Visados de salida

- a) El INM, no exigirá visados de salida a ciudadanos hondureños que deseen viajar al extranjero ni a los visitantes al final de su estancia en territorio nacional. {3.19}
- b) El INM, no exigirá visado de salida a los extranjeros residentes en el Estado de Honduras que deseen viajar al exterior, estos residentes tendrán igual derecho de salida que el ciudadano hondureño. {3.20}

### Visados de entrada y reingreso

- a) El Estado de Honduras por medio de la autoridad migratoria INM, se asegurará en suprimir u omitir para un número máximo de Estados, los requisitos de los visados de entrada para los nacionales que soliciten entrada como visitantes. {3.21}
- b) La autoridad migratoria INM, de Honduras no exigirá visados para volver a entrar en el país, a sus propios nacionales. {3.22}
- c) El INM no exigirá visados para volver a entrar en el país a sus residentes extranjeros que posean permisos legales de residentes permanentes. {3.23}
- d) Los consulados que pertenecen al Estado de Honduras, se aseguraran en establecer procedimientos simples y transparentes para solicitar la expedición de visados de entrada a los visitantes eventuales y asegurarán que las solicitudes para dichos visados se tramiten lo más rápidamente posible después de que se reciban. {3.24}
- e) No será requisito indispensable que el solicitante de un visado se presente personalmente al consulado de Honduras, estos procedimientos de expedición podrán realizarse por vía correo exprés mediante el canal oficial establecido. {3.25}
- f) Cuando el consulado de Honduras expida visados de entrada para los visitantes eventuales estos visados prescribirán ser válidos para uso dentro de un período de por lo menos seis meses a partir de la fecha de expedición, independientemente del número de entradas al Estado en cuestión, y en la razón de que la duración de cada permanencia puede ser limitada. {3.26}

- g) Cuando el Estado de Honduras expida visados no susceptibles de lectura mecánica los consulados se asegurarán de que los datos personales y de expedición se ajusten a las especificaciones para la zona visual del visado de lectura mecánica que figuran en el Doc. 9303, Parte 7. {3.27}

### **Tarjetas de embarque / desembarque**

- a) El INM de Honduras, no exigirá a los visitantes que viajen por vía aérea, ni a los explotadores de aeronaves en nombre de los mismos, información de identificación por escrito suplementaria a la contenida en sus documentos de identidad. Cuando se exija la obtención de dicha información de identidad el INM, elaborará sistemas para captar electrónicamente esa información de los documentos de viaje de lectura mecánica o de otras fuentes. {3.28}
- b) Cuando el INM, exija un registro escrito de datos personales a los visitantes que llegan o salen por vía aérea, limitarán sus exigencias en materia de información a las que aparecen en el Apéndice 5 — Tarjeta de embarque/desembarque.
- 1) Nombre(s) y Apellido(s)
  - 2) Fecha de nacimiento
  - 3) Año, Mes, Día
  - 4) Nacionalidad
  - 5) Documento de viaje
  - 6) Estado expedidor Tipo de documento Número
  - 7) Pasajeros que llegan
  - 8) Puerto de embarque
  - 9) Pasajeros que salen
  - 10) Puerto de desembarque
  - 11) (Otros datos, solicitados a discreción del Estado) {3.29}

- c) Cuando la Autoridad competente del Estado de Honduras exija tarjetas de embarque las aceptarán una vez que los visitantes las hayan llenado y no exigirán que el explotador de aeronaves las llene o verifique. {3.30}
- d) Cuando la Autoridad competente del Estado de exija la presentación de tarjetas de embarque/desembarque las suministrarán gratuitamente a los explotadores de líneas aéreas o a sus agentes de viajes, para su distribución a los pasajeros que salen, antes del embarque, o a los pasajeros que lleguen, durante el vuelo. {3.31}

### **Certificados internacionales de vacunación o profilaxis**

- a) La Secretaria de Salud Pública del Estado de Honduras, se asegurará que las autoridades de OIRSA, migración y aduana, en los casos que tengan que exigir pruebas de vacunación o profilaxis para prevenir la propagación de las enfermedades en nuestro Estado y en virtud del cumplimiento del reglamento sanitario internacional RSI (2005), aceptará el certificado internacional de vacunación o profilaxis prescrito por la OMS de dicho reglamento. {3.32}

### **Inspección de documentos de viaje**

- a) El instituto nacional de migración a través de la autoridad designada en los aeropuertos asistirá a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos. Haciendo coordinadamente programas de capacitación entre su personal para identificar y prevenir los ilícitos en esos documentos. {3.33}
- b) El INM, se asegurará que los explotadores de aeronaves a través de su personal apropiado tomen las precauciones necesarias en los puntos de embarque para asegurarse que las personas lleven consigo los documentos prescritos por los estados de tránsito y destino para los fines de control descritos en este capítulo. En aplicación a todos los cuidados necesarios para no permitir la documentación obtenida ilícitamente. {3.35}

- 1) El INM, del Estado de Honduras, se asegurará de incautar, los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o emitidos, también se incautarán los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje, asegurándose que tales documentos sean retirados de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado. {3.35.1}
- 2) El INM, no exigirá a los explotadores de aeronaves que se incauten los documentos mencionados en la Norma 3.35.1. {3.35.2}

### **Procedimientos de salida**

- a) La DARA/SAR no exigirá certificado de pago de impuestos sobre la renta a los visitantes. {3.36}
- b) La DARA/SAR, no hará responsables a/o los explotadores de aeronaves en caso de falta de pago de impuestos sobre la renta a los pasajeros. {3.37}
- c) La DARA/SAR, no exigirá normalmente la presentación, para inspección de control fronterizo, del equipaje de los pasajeros que salgan de su territorio. {3.40}

### **Procedimientos de entrada y responsabilidades**

- a) La AHAC, INM, DARA, DSA, SECRETARÍA DE SALUD y demás autoridades competentes acreditadas en los Aeropuertos Internacionales del Estado de Honduras, con la cooperación de los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos fijarán como objetivo el despacho en menos de 45 minutos después del desembarque de todos los pasajeros con respecto a los cuales no sea necesaria más que la inspección normal, cualquiera que sea el tamaño de la aeronave y la hora programada de llegada. {3.41}
- b) El INM, en cooperación con los explotadores de aeropuertos con el fin de acelerar las inspecciones en los procesos emplearán la tecnología moderna, apropiada y adoptarán un sistema de inspección de inmigración por filas múltiples u otro medio de distribuir a los pasajeros en aeropuertos internacionales en que el volumen del tráfico de pasajeros justifique tales medidas. {3.42}

- c) El INM, no exigirá que se recojan los documentos de viaje u otros documentos de identidad de los pasajeros o de la tripulación antes de que lleguen a los puntos de control de pasaportes, excepto en circunstancias especiales que amerite el caso. {3.43}
- d) El INM de Honduras, se asegurará que se acepten de manera expedita a los pasajeros y la tripulación para verificar si son admisibles en el Estado y pueda hacer las coordinaciones respectivas con los operadores de aeronaves de ser necesario. {3.44}
- e) El explotador de aeronaves, será responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonen la aeronave hasta que sean aceptados para la verificación que se prescribe en 3.44. {3.45}
- f) Después de haber aceptado a los pasajeros y miembros de la tripulación para verificación, la Autoridad Migratoria competente es responsable de la custodia y cuidado de éstos hasta que sean admitidos, o sean considerados no admisibles. {3.46}
- g) El explotador de aeronaves, es responsable de la custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación, cesará en el momento en que dichas personas hayan sido admitidas legalmente en el Estado de Honduras. {3.47}
- h) El Estado de Honduras a través del INM, en coordinación con los explotadores aéreos, implementarán el Sistema de Información Anticipada de los Pasajeros (API) en el marco de su legislación nacional para respetar las normas internacionales reconocidas para la transmisión de información anticipada sobre los pasajeros. {3.48}
- 1) El Estado de Honduras por medio del INM, sólo exigirá los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI. {3.48.1}

- 2) En sus iniciativas para implantar un programa nacional de información anticipada sobre los pasajeros (API), El Estado de Honduras, al no poder cumplir plenamente con las disposiciones contenidas en 3.48.1 con respecto a los elementos de los datos, se asegurara de que, en el requisito del Programa Nacional, se incluyan solamente los elementos de los datos que se ha determinado incorporar en el mensaje UN/EDIFACT PAXLST o que se siga el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA para toda desviación con respecto a la norma. {3.48.2}
- 3) El Estado de Honduras, al implantar el programa de información anticipada sobre los pasajeros (API), y que no se puedan aceptar los datos sobre los pasajeros transmitidos de conformidad con las especificaciones para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST utilizando el método de transmisión normalizado de la industria descrito en 3.48.1, deberá consultar con los usuarios sobre las repercusiones operacionales y en los costos resultantes de la modificación del mensaje UN/EDIFACT PAXLST y de su contenido para que se ajuste al formato alternativo requerido. {3.48.3}
- 4) El Estado de Honduras debe procurar reducir al mínimo el número de veces que se transmiten datos API para un determinado vuelo. {3.48.4}
- 5) Si el Estado de Honduras, requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de los pasajeros. {3.48.5}
- 6) El Estado de Honduras debe abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que haya podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados producto de la falla técnica, a las autoridades competentes de conformidad con los sistemas API. {3.48.6}
- 7) El Estado de Honduras al transmitir electrónicamente por medio de un sistema de información anticipada sobre los pasajeros no debe exigir además un manifiesto de pasajeros impreso. {3.48.7}

- 8) El Estado de Honduras al implementar un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI) debe:
  - 1) Procurar minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI.
  - 2) Trabajar conjuntamente con los explotadores de aeronaves a fin de desarrollar sistemas iAPI que se integren a las interfaces de control de salidas de los explotadores de aeronaves.
  - 3) Seguir las Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) adoptadas por OMA/IATA/OACI cuando exijan la implantación de los sistemas iAPI. {3.48.8}
- 9) El sistema API del Estado de Honduras y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, deben ser capaces de funcionar las 24 horas del día y deberá contarse con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas. {3.48.9}
- 10) El INM y los explotadores de aeronaves deben brindar asistencia operacional y técnica las 24 horas del día (ininterrumpidamente), cuando y como corresponda, para analizar toda falla o interrupción del servicio y tomar las medidas necesarias para restaurarlo tan pronto como sea posible. {3.48.10}
- 11) El INM y los explotadores de aeronaves deben establecer y poner en práctica procedimientos adecuados de notificación y de restablecimiento del servicio tanto para el mantenimiento programado de los sistemas de información como para fallas e interrupciones no programadas del servicio. {3.48.11}
- i) Cuando el Estado de Honduras, a través de INM, exija que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema de información anticipada sobre los pasajeros, no se exigirá un manifiesto de pasajeros impreso. {3.49}

- j) Salvo en circunstancias especiales, El Estado de Honduras, hará arreglos para que los documentos de identidad de un visitante sean examinados, solamente una vez en el momento de la entrada y en el momento de la salida. {3.50}
- k) El Estado de Honduras a través de la DARA/SAR, no exigirá declaración escrita del equipaje de los pasajeros y de la tripulación, cuando éstos no lleven mercancías restringidas o sujetas al pago de derechos de aduanas. {3.51}
- l) El Estado de Honduras, a través de la DARA/SAR y la SAG, adoptará el sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para cuando se realice inspección de aduana y cuarentena basados en la evaluación de riesgos, cuando sean apropiados para las condiciones y los volúmenes de tráfico del aeropuerto de que se trate. {3.52}
- m) En caso de que el pasaporte de un visitante haya expirado antes del fin del período de validez del visado, el Estado que ha expedido el visado debe continuar aceptándolo hasta su fecha de expiración, siempre que se presente con el nuevo pasaporte del visitante. {3.53}
- n) El Estado de Honduras, al expedir visados por un número limitado de entradas indicará de forma apropiada, clara y que no sea despectiva, cada vez que sea utilizado el visado, a fin de que su titular, cualquier explotador de aeronaves o las autoridades competentes de un Estado puedan determinar su validez rápidamente y sin emplear medios especiales. {3.54}
- o) Después de la presentación individual por los pasajeros y la tripulación de sus pasaportes u otros documentos de viaje oficiales, los funcionarios respectivos, excepto en casos particulares especiales, devolverán inmediatamente tales documentos después de examinarlos. {3.55}
- p) El Estado de Honduras, deberá hacer los arreglos necesarios, para que los pasajeros y sus equipajes que lleguen en un vuelo internacional que haga dos o más paradas en aeropuertos internacionales dentro del territorio del mismo Estado, no deban someterse a las formalidades de control fronterizo en más de un aeropuerto del Estado de que se trate. {3.56}

### **Procedimientos y requisitos de tránsito**

- a) Cuando las instalaciones aeroportuarias lo permitan, el Estado de Honduras, adoptará medidas, mediante zonas de tránsito directo u otros arreglos, para que las tripulaciones, los pasajeros y sus equipajes procedentes de otro Estado y que continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día, puedan permanecer temporalmente en el aeropuerto al que llegan sin que se sometan a formalidades de control fronterizo para entrar en el Estado de tránsito. {3.57}
- b) El Estado de Honduras, mantendrá al mínimo el número de Estados cuyos nacionales deben tener visados de tránsito directo cuando lleguen en un vuelo internacional continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día. {3.58}

### **Disposición del equipaje separado de su propietario**

- a) El Estado de Honduras a través de la DARA/SAR, permitirá a los explotadores de aeronaves enviar el equipaje extraviado al lugar en que se encuentre su propietario y no impondrán sanciones, multas, derechos de importación ni impuestos a los explotadores de aeronaves por el hecho de haberse extraviado el equipaje. {3.59}
- b) El Estado de Honduras, a través de la DARA/SAR, permitirá que el equipaje extraviado se transfiera directamente entre vuelos internacionales en el mismo aeropuerto, sin examen alguno, salvo por razones de seguridad de la aviación u otros controles necesarios. Cuando no se pueda hacer la transferencia directa, el Estado de Honduras dispondrá por medio de la DARA/SAR lo necesario para guardar ese equipaje temporalmente bajo vigilancia en un lugar apropiado. {3.60}
- c) El Estado de Honduras a través de la DARA/SAR, permitirá que los explotadores de aeronaves presenten en nombre de sus propietarios el equipaje no identificado, no reclamado o extraviado para su despacho en un punto adecuado de destino y que entreguen dicho equipaje a sus propietarios. {3.61}

- d) El Estado de Honduras, a través de la DARA/SAR, acelerará el despacho del equipaje no identificado, no reclamado o extraviado y su retorno al explotador de aeronaves para que se disponga del mismo como corresponde. Con arreglo a las condiciones que establezcan las autoridades competentes, podrá permitirse que los explotadores de aeronaves abran tal equipaje si fuera necesario para determinar quién es su propietario. {3.62}
- e) Se liberará al explotador de aeronaves de la obligación de custodiar el equipaje que no haya sido despachado por las autoridades competentes, y de la responsabilidad del pago de los derechos de importación e impuestos aplicables a dicho equipaje, cuando éste quede a cargo de la DARA/SAR y esté bajo su control exclusivo. {3.63}

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

- a) El Estado de Honduras, a través de INM, DARA/SAR y DSA, establecerá medidas, en cooperación con los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiera a la llegada y a la salida. {3.64}
- b) NO APLICA {3.65}
- c) NO APLICA {3.66}
- d) NO APLICA {3.67}
- e) NO APLICA {3.68}
- f) NO APLICA {3.69}
  - 1) El Estado de Honduras a través del INM deberá eximir del requisito de visado a los miembros de la tripulación que lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor. {3.69.1}
- g) El Estado de Honduras por medio del INM, establecerá medidas para la entrada temporal sin demora en su territorio, del personal técnico de explotadores de aeronaves extranjeros que efectúen operaciones hasta territorio nacional o los sobrevuelen, que se necesiten urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje. Si el Estado requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar su admisión. {3.70}

### Inspectores de la aviación civil

- a) El Estado de Honduras, a través de AHAC, deberá, encargarse de que se trate a los inspectores de la aviación civil de nuestro País y otros Estados contratantes, cuando desempeñen funciones de inspección, de la misma manera que a los miembros de la tripulación al proceder con las formalidades de salida o de llegada. {3.71}
- b) El Estado de Honduras, deberá otorgar a sus inspectores de Facilitación, de aviación civil un Certificado o Credencial que los acredite como autoridad, teniendo en cuenta el Apéndice 7. {3.72}
- c) Los inspectores de la aviación civil deberán llevar consigo el Certificado o Credencial especificado en 3.72, una copia del itinerario del inspector expedido por el Estado que emplea al inspector y un pasaporte válido. {3.73}
- d) El Estado de Honduras, deberá extender los privilegios de admisión temporal con respecto a los miembros de la tripulación, a los inspectores de la aviación civil nacionales y de otro País contratante, que presenten los documentos indicados en 3.73 (es decir, documento de identidad, itinerario y pasaporte válido), y su salida sea posterior a un período de descanso normal. {3.74}

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

- a) El Estado de Honduras por medio del INM establecerá medidas para autorizar la entrada temporal de un pasajero o miembro de la tripulación que no posea antes de su llegada el visado de entrada exigido a causa de la desviación o demora de un vuelo por razones de fuerza mayor. {3.75}
- b) El Estado de Honduras por medio de INM y los explotadores de aeronaves, establecerá medidas para que a los pasajeros en tránsito que se encuentren imprevistamente retrasados debido a la cancelación o el retraso de un vuelo se les permita salir del aeropuerto con la finalidad de alojarse. {3.76}
- c) En situaciones de emergencia por razones de fuerza mayor, las Autoridades competentes del Estado de Honduras, los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos deberán dar asistencia prioritaria a los pasajeros que tengan necesidades médicas, a los menores no acompañados y a las personas con discapacidades que ya hayan iniciado sus viajes. {3.77}

- d) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras debe establecer medidas para permitir la salida desde sus territorios, o el tránsito a través de los mismos, a los pasajeros que tengan reservaciones de viajes aéreos válidas, incluso en el caso de que sus visados hayan expirado a causa de demoras de vuelos por razones de fuerza mayor. {3.78}
- e) La Autoridad Migratoria del Estado de Honduras y demás Autoridades competentes, deben establecer medidas para facilitar la entrada del personal que se requiera enviar con poca antelación para prestar asistencia a los pasajeros cuyos vuelos hayan sido interrumpidos por razones de fuerza mayor. {3.79}
- f) En caso de demora o desviaciones de los vuelos por razones de fuerza mayor, la Autoridad Migratoria del Estado de Honduras en coordinación con los explotadores aéreos deben establecer medidas para permitir el tránsito por sus territorios de los pasajeros que tienen una reserva válida de viaje por vía aérea pero que no poseen los visados de entrada requeridos. {3.80}

## CAPITULO 4

### Entrada y salida de carga y otros artículos

#### Generalidades

- a) Con miras a facilitar y acelerar el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, las Entidades responsables en coordinación (DARA/SAR y Operador Aéreo de Carga) manejarán el proceso. El Estado de Honduras a través de DARA/SAR debe adoptar reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, y los aplicarán de forma de evitar demoras innecesarias. {4.1}
- b) Con respecto a la carga que se traslada por transporte aéreo y de superficie bajo la misma carta de porte aéreo los Explotadores de Aeronaves, Entidades responsables del manejo de la carga y las Autoridades competentes del Estado de Honduras (DARA/SAR y Operador Aéreo de Carga) deben aplicar los reglamentos y procedimientos, y en la misma forma, que se aplican a la carga que se traslada solamente por vía aérea. {4.2}
- c) Al introducir o enmendar reglamentos y procedimientos para el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, la Autoridad de Aduana (DARA) del Estado de Honduras, se asegurará de consultar con los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas, con miras a tomar las medidas previstas en el numeral (4.1). {4.3}
- d) Los Explotadores de Aeronaves y Operador Aéreo de Carga bajo los requerimientos de la Autoridad de Aduana (DARA) del Estado de Honduras, deben elaborar procedimientos para la presentación de una declaración de mercancías de importación y de exportación con antelación a la llegada y a la salida a fin de acelerar el levante o despacho de dichas mercancías. {4.4}
- e) Cuando la naturaleza de un envío pueda atraer la atención de diferentes autoridades competentes, p. ej., los controladores de aduanas, veterinarios o sanitarios, el Estado de Honduras, delegará poderes a la Autoridad Aduanera (DARA) u Operador Aéreo de Carga para fines de levante/despacho o, cuando esto no sea posible, se tomarán todas las medidas necesarias en coherencia para asegurar que el levante/despacho esté coordinado y de ser posible, se efectúe simultáneamente y con un mínimo de demora. {4.5}

- f) Queda a criterio de la Autoridad de Aduana (DARA), Policía, Seguridad Aeroportuaria y demás Autoridades competentes del Estado de Honduras, la inspección física de la carga que haya de importarse o exportarse y utilizarán la gestión de riesgos para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección. {4.6}
- g) Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia las Autoridades Competentes del Estado de Honduras (DARA, Operador Aéreo de Carga, DSA, Secretaría de Salud Pública, SAG, etc.) y cuando corresponda los Explotadores de Aeronaves, utilizarán técnicas modernas de registro o inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse. {4.7}
- h) En relación con los aeropuertos internacionales, el Estado de Honduras, debe establecer zonas francas e instalarlas y operarlas ellos mismos o bien permitir que otras partes interesadas como ser los Explotadores de Aeropuertos instalen y operen dichas zonas francas o depósitos de aduana y deben publicar reglamentos detallados respecto a los tipos de operaciones que puedan o no efectuarse en ellas. {4.8}
- i) En todos los casos en que las zonas francas o depósitos de aduana no se proporcionen en un aeropuerto internacional, pero se hayan establecido en otras partes dentro de la misma vecindad general, las Autoridades competentes del Estado de Honduras, dispondrán de lo necesario para que el transporte aéreo pueda utilizarlas en las mismas condiciones que los demás medios de transporte. {4.9}
  - 1) El Estado de Honduras, podrá considerar la introducción de programas de Operador económico autorizado que acrecienten la seguridad de la cadena de suministros de la OMA, creando así un entorno que permita medidas que faciliten el control aduanero. Las medidas de facilitación del control aduanero podrían incluir un número reducido de inspecciones físicas y exámenes, la presentación de un conjunto limitado de elementos de datos, la notificación de una inspección prevista con antelación a la llegada de las mercancías y otras medidas de facilitación. Las medidas de control deberían basarse en la información requerida que se proporcione con antelación a los servicios aduaneros y en la utilización de procedimientos de evaluación de riesgos. {4.9.1}

- 2) El Estado de Honduras, fomentará la concertación de acuerdos o arreglos para el reconocimiento mutuo de sus respectivos programas de Operador económico autorizado o de programas equivalentes con otros países, siguiendo el protocolo establecido por la OMA. {4.9.2}

#### **Información requerida por las autoridades competentes**

- a) El Estado de Honduras, por medio de la Autoridad Aduanera (DARA) en coordinación con los Explotadores de Aeronaves y Operadores Aéreos de Carga debe prever lo necesario para el futuro procedimiento de presentación electrónica de información sobre la carga antes de la llegada o salida de la misma. {4.10}
- b) El Estado de Honduras, limitará los datos requeridos únicamente a la información que la Autoridad Aduanera (DARA) y demás entidades competentes consideren necesaria para conceder el levante o despacho de mercancías importadas o mercancías destinadas a la exportación. {4.11}
  - 1) Para fines de facilitación, el Estado de Honduras, a través de la Autoridad Aduanera (DARA) en coordinación con los Explotadores de Aeronaves y Operadores Aéreos de Carga deberán considerar, cuando sea factible, la utilización de la información anticipada sobre la carga disponible en procedimientos aduaneros posteriores de importación, exportación y/o tránsito para el levante y despacho de las mercancías. {4.11.1}
- c) La Autoridad Aduanera (DARA) del Estado de Honduras, en coordinación con los explotadores aéreos, dispondrá lo necesario para compilar los datos estadísticos eligiendo el momento y los arreglos oportunos para no demorar el levante de las mercancías importadas o de las destinadas a la exportación. {4.12}
- d) Según las capacidades tecnológicas, la Autoridad Aduanera (DARA) aceptará los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo o cuando se presenten en forma electrónica transmitida a un sistema de información de las autoridades competentes. {4.13}

- e) La producción y presentación del manifiesto de carga y de la carta (o cartas) de porte aéreo serán responsabilidad del explotador de aeronaves o de su agente autorizado (Operador Aéreo de Carga). La producción y presentación de los demás documentos requeridos para el despacho de mercancías serán responsabilidad del declarante. {4.14}
  
- f) Cuando la Autoridad Aduanera (DARA) del Estado de Honduras, exija documentos adicionales para los trámites de importación, exportación o tránsito, tales como facturas comerciales, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, no obligará al explotador de aeronaves a que se cerciore de que se satisfacen estos requisitos relativos a documentación ni hará responsable, multará o sancionará al explotador por inexactitudes u omisiones en tales documentos, a menos que él sea el declarante, esté actuando en nombre de éste, o tenga responsabilidades jurídicas específicas. {4.15}
  
- g) Cuando los documentos para la importación o exportación de mercancías se presenten en forma impresa, el formato se basará en el formulario patrón de las Naciones Unidas, por lo que respecta a la declaración de mercancías, y en el formulario del Apéndice 3, por lo que se refiere al manifiesto de carga. {4.16}
  
- h) Con objeto de promover la facilitación del comercio y la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, El Estado de Honduras, con fines de normalización y armonización del intercambio de datos electrónicos, alentará a todas las partes interesadas, ya sean del sector público o privado, a implantar sistemas compatibles y utilizar las normas y protocolos apropiados aceptados internacionalmente. {4.17}
  
- 1) El Estado de Honduras a través de DARA considerara mecanismos que permitan a todos los que intervienen en las operaciones de carga aérea presentar toda la información que requieran las autoridades públicas, para la llegada, estadía y salida de aeronaves y carga aérea, en un único punto de ingreso (“ventanilla única”). {4.17.1}

- 2) El Estado de Honduras, a través de DARA motivara a todos los que participan en el transporte, tramitación y despacho de carga aérea a simplificar los procedimientos y documentos correspondientes y a cooperar o participar en forma directa en el desarrollo de sistemas electrónicos para la comunidad del transporte de carga aérea que utilicen normas de aceptación internacional, de modo que se facilite el intercambio de la información relativa a dicho tráfico y se garantice la interoperabilidad entre los sistemas de todos los participantes. {4.17.2}
- i) Los sistemas de información electrónica para el levante y despacho de mercancías implementados por la DARA y el operador de carga aérea deberán comprender su traslado entre el modo de transporte aéreo y otros modos. {4.18}
- j) Al exigir el Estado de Honduras por medio de la DARA documentos complementarios, tales como licencias y certificados, para la importación o exportación de determinada mercancías publicarán sus requisitos y establecerán procedimientos adecuados para solicitar la expedición o renovación de tales documentos. {4.19}
- k) El Estado de Honduras por medio de la DARA, en la mayor medida posible, deberá eliminar todo requisito de presentar manualmente los documentos necesarios y establecer procedimientos que permitan su presentación por medios electrónicos. {4.20}
- l) El Estado de Honduras a través de la DARA no exigirá formalidades consulares ni derechos u honorarios consulares en relación con los documentos requeridos para conceder el levante o despacho de mercancías. {4.21}

#### **Levante y despacho de la carga de exportación y de importación**

- a) El Estado de Honduras por medio de la DARA no exigirá documentos para el despacho de exportación limitando este requisito a una declaración de exportación simplificada. {4.22}
- b) El Estado de Honduras por medio de la DARA y el operador de carga aérea dispondrán lo necesario para que el levante para la carga de exportación se realice hasta la hora de salida de la aeronave. {4.23}

- c) El Estado de Honduras por medio de la DARA permitirá que las mercancías que hayan de exportarse se presenten para el despacho en cualquier oficina de aduanas designada a tal efecto. El traslado de las mercancías de dicha oficina al aeropuerto del que habrán de exportarse se efectuará con arreglo a los procedimientos establecidos en las leyes y reglamentos nacionales. Dichos procedimientos serán los más sencillos posibles. {4.24}
- d) La DARA no exigirá sistemáticamente la prueba de la llegada de las mercancías al extranjero para los trámites de importación, exportación o tránsito. {4.25}
- e) Cuando las autoridades competentes de seguridad de aviación civil (DSA, Policía Nacional, Dirección de lucha contra el narcotráfico u otra autoridad de seguridad Nacional competente acreditada en el aeropuerto) exijan la inspección de las mercancías, pero las mismas ya se hayan cargado en una aeronave que sale, normalmente debería permitirse al explotador de aeronaves o, cuando corresponda, al agente autorizado del explotador, que dé a la aduana la seguridad de la devolución de las mercancías en lugar de retrasar la salida de la aeronave. {4.26}
- f) Al programar la DARA, SAG, DSA u otra autoridad pertinente los reconocimientos de las mercancías, se dará prioridad al reconocimiento de animales vivos y mercancías perecederas y de otras mercancías cuyo despacho con carácter urgente sea admitido por las autoridades competentes. {4.27}
- g) Los envíos declarados como efectos personales y transportados como equipaje no acompañado se despacharán según arreglos simplificados establecidos por la DARA y los explotadores de aeronaves. {4.28}
- h) El operador de carga aérea dispondrá lo necesario para el levante o despacho de mercancías según procedimientos de aduana simplificados, siempre que:
  - 1) el valor de las mercancías sea inferior a un valor máximo por debajo del cual no se recauden derechos o impuestos a la importación; o
  - 2) las mercancías estén sujetas a derechos e impuestos a la importación cuyo importe sea inferior al mínimo fijado por el Estado para fines de recaudación; o

- 3) el valor de las mercancías sea inferior a los valores límite especificados por debajo de los cuales las mercancías puedan ser objeto de levante o despacho inmediatamente, sobre la base de una sencilla declaración y el pago de los derechos e impuestos a la importación aplicables, o dando a la aduana la seguridad de que se efectuará dicho pago; o
  - 4) las mercancías hayan sido importadas por una persona autorizada y sean de un determinado tipo. {4.29}
- i) La DARA en coordinación con el operador de carga aérea deberá establecer procedimientos especiales que faciliten el levante rápido de mercancías a la llegada o a la salida en el caso de personas autorizadas. Estas personas autorizadas deberían satisfacer criterios especificados, que podrían incluir un historial apropiado de cumplimiento de los requisitos oficiales y un sistema satisfactorio de gestión de sus registros comerciales. {4.30}

Los procedimientos especiales para las personas autorizadas podrían incluir, entre otros:

- 1) el levante de las mercancías para la importación o exportación contra presentación de la información mínima necesaria para identificarlas y permitir el llenado posterior de la declaración final de las mercancías;
- 2) el despacho de las mercancías de importación o exportación en los locales de la persona autorizada o en otro lugar que autorice el servicio de aduanas;
- 3) la presentación de una declaración de mercancías de importación o exportación sobre la base del ingreso en los registros de la persona autorizada;
- 4) la presentación de una única declaración de mercancías para todas las importaciones o exportaciones hechas en un período determinado cuando se trate de mercancías que una misma persona importa o exporta con frecuencia. {4.30.1}

- j) Las mercancías a las que no se haya concedido la aplicación de los procedimientos simplificados o especiales mencionados en las disposiciones 4.27 a 4.30.1 deberá ser objeto de levante o despacho rápidamente a la llegada, a condición de que cumplan los requisitos de aduana y de otro tipo. La DARA deberá fijarse el objetivo de conceder el levante de todas las mercancías que no necesiten inspección alguna en las tres horas siguientes a su llegada y a la presentación de la documentación pertinente. Las autoridades competentes, y los explotadores de aeronaves e importadores o sus agentes autorizados, deberán coordinar sus respectivas funciones para asegurar el logro de este objetivo. {4.31}
- k) La DARA, deberá tramitar las solicitudes para el levante de los envíos parciales cuando se haya presentado toda la información y se hayan cumplido los demás requisitos correspondientes a tales envíos parciales. {4.32}
- l) La DARA, permitirá que las mercancías que se hayan descargado de una aeronave en un aeropuerto internacional se trasladen a cualquier oficina designada de aduanas del Estado interesado para fines de despacho. Los procedimientos de aduanas relativos a tal traslado serán los más sencillos posibles. {4.33}
- m) Cuando por causa de error, emergencia o inaccesibilidad a la llegada, las mercancías no se descarguen en el lugar o destino previsto, La DARA no impondrá sanciones, multas u otros cargos similares siempre que:
1. el explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
  2. se dé una razón válida por la que no pudieron descargarse las mercancías, que resulte aceptable para la aduana; y
  3. el manifiesto de carga se enmiende debidamente. {4.34}
- n) Cuando por causa de error o problemas de tramitación, las mercancías se descarguen en un aeropuerto internacional sin que figuren en el manifiesto de carga, la DARA no impondrán sanciones, multas u otros cargos similares siempre que:

1. el explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la aduana, dentro del plazo límite fijado;
  2. se dé una razón válida por la que no se informó de las mercancías, que resulte aceptable para la aduana;
  3. el manifiesto de carga se enmiende debidamente; y
  4. se disponga de las mercancías conforme a los arreglos aduaneros pertinentes. Cuando corresponda y siempre que se cumplan sus requisitos, La DARA facilitará la expedición de las mercancías a su lugar de destino correcto. {4.35}
- o) Si las mercancías se expiden a un lugar de destino en el Estado de Honduras, pero no han sido objeto de levante para el consumo interior en dicho Estado y posteriormente se exige que se devuelvan al punto de origen o que se reexpidan a otro lugar de destino, La DARA permitirá que las mercancías se reexpidan sin exigir licencias de importación, exportación o tránsito si esto no constituye una infracción de las leyes y reglamentos vigentes. {4.36}
- p) El Estado de Honduras por medio de DARA eximirá al explotador de aeronaves o, cuando corresponda, a su agente autorizado, de los derechos e impuestos a la importación cuando las mercancías se hayan puesto bajo la custodia de las autoridades competentes (DSA, Policía Nacional u otro ente regulador de seguridad aeroportuaria) o, con el consentimiento de estas últimas, se hayan trasladado y puesto en poder de un tercero que haya dado la seguridad adecuada a la aduana. {4.37}

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

- a) Los explotadores de aeronaves quedaran exentos a pagos de los derechos e impuestos de importación en el caso siguiente:

Por suministros y provisiones transportadas a bordo que se importen al territorio del Estado de Honduras, para su uso a bordo de las aeronaves en servicios internacionales, siempre y cuando se cumplan los reglamentos aduaneros del Estado. {4.38}

- b) El Estado de Honduras no deberá exigir documentación secundaria (como certificados de origen y facturas consulares o especializadas) en relación con la importación de suministros y de provisiones transportadas a bordo. {4.39}
- c) El Estado de Honduras deberá permitir, a bordo de la aeronave, 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 realicen vuelos internacionales:
  - 1) Hagan escala en dos o más aeropuertos internacionales en el territorio de un Estado de Honduras, sin realizar aterrizajes intermedios en el territorio de otro Estado; y
  - 2) No embarquen pasajero alguno en vuelos interiores. {4.40}
- d) Siempre que se cumplan sus reglamentos y requisitos, El Estado de Honduras por medio de DARA, deberá exonerar del pago de derechos e impuestos a la importación el equipo terrestre y de seguridad, y sus componentes, el material didáctico y las ayudas didácticas importados en su territorio por un explotador de aeronaves de otro Estado contratante o en nombre de un aeropuerto internacional o en una instalación aprobada situada fuera del mismo, para uso del explotador o de su agente autorizado, dentro de los límites del aeropuerto. {4.41}
- e) Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, El Estado de Honduras por medio de DARA concederán rápidamente el levante o despacho del equipo de aeronave y de las piezas de repuesto que queden exentos del pago de derechos de importación, impuestos y demás gravámenes, en virtud del Artículo 24 del Convenio de Chicago. {4.42}
- f) Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado haya concluido los procedimientos de documentación simplificados, El Estado de Honduras y la autoridad DARA, concederán rápidamente el levante o despacho del equipo terrestre y de seguridad, y sus piezas de repuesto, material didáctico y ayudas didácticas importados o exportados por un explotador de aeronaves de otro Estado contratante. {4.43}

- g) El Estado de Honduras por medio de la DARA, permitirán el préstamo entre explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes o sus agentes autorizados, de equipo de aeronave, piezas de repuesto y equipo terrestre y de seguridad y sus piezas de repuesto que se hayan importado condicionalmente libres de derechos e impuestos a la importación. {4.44}
- h) Los explotadores aéreos deberán proveer la documentación necesaria a la autoridad de DARA por la necesidad de importación, libre de derechos e impuestos, de los documentos de los explotadores de aeronaves definidos en el Capítulo 1 del presente Anexo y que hayan de utilizarse en relación con los servicios aéreos internacionales. {4.45}

### **Contenedores y paletas**

- a) A condición de que se cumplan sus reglamentos y requisitos, la DARA concederá a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes la admisión temporal de contenedores y paletas, sean o no propiedad del explotador de la aeronave, en la que lleguen, siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo. {4.46}
- b) La autoridad de aduana (DARA) deberá exigir al explotador aéreo un documento de admisión temporal para los contenedores y paletas únicamente cuando lo consideren esencial para los fines de control aduanero. {4.47}
- c) Cuando se exija una prueba de la reexportación de los contenedores y paletas, la DARA debe aceptar los registros de utilización pertinentes del explotador de aeronaves o de su agente autorizado como prueba de dicha reexportación. {4.48}
- d) El Estado de Honduras a través de la DARA, efectuará los arreglos necesarios con los explotadores de aeronaves, para permitir a estos, que, bajo la supervisión de la autoridad competente designada por DARA, se desaborde la carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para así poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos, sin necesidad de someterlos a despacho para consumo dentro del país. {4.49}

- e) DARA permitirá que los contenedores y paletas importados a un Estado contratante a condición de que se cumplan sus reglamentos y requisitos (4.46) se puedan trasladar fuera de los límites del aeropuerto internacional para el levante o despacho de importación de su contenido, o para cargarlos para la exportación, según arreglos de documentación y control simplificados. {4.50}
- f) Si las circunstancias lo exigen, la autoridad de DARA permitirá el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente en lugares situados fuera del aeropuerto. {4.51}
- g) DARA permitirá el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos según lo dispuesto en 4.46 sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salidas reexportadas de otro modo. DARA hará la verificación mediante supervisión ante la condición antes mencionada. {4.52}
- h) La autoridad de DARA, se cerciorará que los contenedores y paletas admitidos temporalmente se reexporten por intermedio de cualquiera de sus oficinas designadas para tal efecto. {4.53}
- i) DARA permitirá la admisión temporal de piezas de repuesto cuando sean necesarias para la reparación de contenedores y paletas importados según lo dispuesto en 4.46. {4.54}

### **Material Radioactivo**

- a) DARA hará las gestiones necesarias en sus aduanas para facilitar que se conceda, en forma expedita, el levante del material radiactivo que se importe por aire, en particular, el material empleado en aplicaciones médicas, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos correspondientes que rijan la importación de dicho material. {4.56}
- b) El Estado de Honduras por medio de DARA debe evitar imponer reglamentación o restricciones de aduanas o de otro tipo para la entrada/salida, aparte de las disposiciones al respecto que figuran en el Doc. 9284, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, evitando así las demoras innecesarias y dar cumplimiento a las medidas de seguridad de esta mercancía mediante la ley aduanal. {4.57}



# Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil

Gobierno de la República



**HONDURAS**  
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA

- c) Cuando el Estado de Honduras, adopte reglamentación o restricciones de aduana (DARA) o de otro tipo para la entrada/salida que difieren de las especificadas en el Doc. 9284, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, el Estado de Honduras notificará prontamente a la OACI tales discrepancias para su publicación en las Instrucciones Técnicas, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18. {4.58}



## CAPITULO 5

### Personas no admisibles y deportadas

#### Generalidades

- a) A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones ordenadas de la aviación civil internacional, el Estado de Honduras a través del INM se pondrá en coordinación con otros Estados contratantes para resolver con prontitud toda diferencia que surja en la aplicación de las disposiciones de este Capítulo. {5.1}
- b) El Estado de Honduras facilitará el tránsito de personas que estén siendo retiradas de otro Estado en cumplimiento de las disposiciones de este Capítulo, y brindarán la cooperación necesaria al explotador (o explotadores) de aeronaves y a la escolta (o escoltas) que lleven a cabo dicho traslado. {5.2}
- c) Durante el período en que un pasajero no admisible, o una persona que va a ser deportada, estén bajo la custodia de funcionarios del Estado de Honduras, se preservará la dignidad de dichas personas y no se adoptaran medidas que puedan violar dicha dignidad. {5.2.1}

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

#### Personas no admisibles

- a) El Estado de Honduras, notificará sin tardanza a los explotadores de aeronaves que una persona ha sido considerada no admisible de conformidad con 3.46, confirmándolo por escrito o en forma electrónica lo antes posible. {5.3}
- b) El Estado de Honduras, mediante INM consultarán a los explotadores de aeronaves con respecto al plazo para el retiro de la persona que ha sido considerada no admisible, a fin de conceder al explotador de aeronaves el tiempo necesario para facilitar el retiro de la persona utilizando sus propios servicios o haciendo arreglos alternativos para el retiro. {5.4}

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

- c) El Estado de Honduras a través de INM se cerciorará de que se entregue al explotador de aeronaves la orden de retiro de una persona que ha sido considerada no admisible. La orden de retiro incluirá información relativa al vuelo de entrada (de llegada) que transporte a dicha persona el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión, si se conocen esos datos. {5.5}
- d) El Estado de Honduras, a través del INM, cuando ordene el retiro de una persona no admisible que haya extraviado o destruido sus documentos de viaje, expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice (9.1) a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío, la orden de retiro y toda otra información pertinente se entregará al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes en el Estado de destino. {5.6}
- e) El Estado de Honduras a través del INM, cuando ordene el retiro de una persona no admisible cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados de conformidad con

3.35.1 expedirán una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Apéndice (9.2) a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. La carta de envío junto con una fotocopia de los documentos de viaje confiscados y la orden de retiro se entregarán al explotador de aeronaves o, en el caso de personas escoltadas, a la escolta, quien será responsable de entregarlos a las autoridades competentes del Estado de destino. {5.7}

- f) El Estado de Honduras al tener razones para creer que una persona no admisible podría oponer resistencia a su retiro, lo notificará al explotador de aeronaves pertinente con la máxima antelación posible a la salida prevista de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo. {5.8}

g) El explotador de aeronaves será responsable de los costos de la custodia y cuidado de una persona documentada inapropiadamente desde el momento en que se considera no admisible y se le entrega nuevamente al explotador de aeronaves para su retiro del Estado. {5.9}

1) El Estado de Honduras mediante INM, será responsable de los costos de la custodia y cuidado de todas las demás categorías de personas no admisibles, incluidas las personas no admitidas debido a problemas de documentación que superen la capacidad del explotador de aeronaves o por razones distintas a la de no contar con la documentación apropiada, desde el momento en que esas personas sean consideradas no admisibles hasta que sean devueltas al explotador de aeronaves para su retiro del Estado. {5.9.1}

h) Cuando una persona se considere no admisible y se la entregue al explotador de aeronaves para que la transporte fuera del territorio del Estado de Honduras, no se impedirá que el explotador de aeronaves recobre de dicha persona los gastos de transporte relacionados con su retiro. {5.10}

i) El explotador de aeronaves trasladará a la persona no admisible:

- 1) al punto donde inició su viaje; o
- 2) a cualquier otro lugar donde sea admisible. {5.11}

Cuando corresponda, El Estado de Honduras a través de INM, deberá consultar con el explotador de aeronaves con respecto al lugar más práctico al que se trasladará a la persona inadmisibile. {5.11.1}

j) El Estado de Honduras aceptará examinar el caso de una persona retirada de un Estado en el que se la haya considerado no admisible, si dicha persona inició su viaje en ese territorio. El Estado de Honduras no hará volver a una persona al país donde se la haya considerado anteriormente no admisible. {5.12}

k) El Estado de Honduras aceptará la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con 5.6 ó 5.7 como documentación suficiente para proceder al examen de la persona a la que se refiere la carta. {5.13}

- l) El Estado de Honduras, no impondrá multas a los explotadores de aeronaves cuando las personas que lleguen o que se encuentren en tránsito resulten estar documentadas inapropiadamente, si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que tomaron las precauciones necesarias para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar en el Estado receptor. {5.14} Se señala a la atención el texto pertinente del Doc. 9303 y textos de orientación correspondientes, y del Doc. 9957, Manual de facilitación, donde pueden consultarse las explicaciones sobre las irregularidades y el examen y autenticación de los documentos de viaje.
- m) Cuando, a juicio de las autoridades del Estado de Honduras a través de INM, los explotadores de aeronaves hayan cooperado satisfactoriamente con ellas en las medidas encaminadas a evitar el transporte de personas no admisibles, por ejemplo, de conformidad con los memorandos de acuerdo concertados entre las partes interesadas, El Estado de Honduras deberá atenuar (disminuir) las multas y penas que de otro modo podrían aplicarse si se hubiese transportado a dichas personas a su territorio. {5.15}
- n) El Estado de Honduras no impedirá la salida de la aeronave de un explotador mientras esté pendiente que se determine la admisibilidad de alguno de los pasajeros que llegan en esa aeronave. {5.16}

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

#### **Personas deportadas**

- a) Si el Estado de Honduras a través del INM deportara a una persona de su territorio notificará el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación. El Estado de Honduras por medio del INM indicará a la persona deportada el nombre del Estado de destino. { 5.17}
- b) Si el Estado de Honduras ordena por medio del INM, el traslado de una persona deportada de su territorio se hará cargo de todas las obligaciones, responsabilidades y costos relacionados con el retiro. {5.18}

- 1) El Estado de Honduras (INM) y los explotadores de aeronaves deberán, intercambiar información relativa a los puntos de contacto las 24 horas, a los que deberán dirigirse las consultas relacionadas con personas deportadas. {5.18.1}
- c) Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, el Estado de Honduras por medio de INM, pondrá a disposición de éste la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:
- 1) una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado de Honduras lo permite;
  - 2) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado y toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
  - 3) los nombres y nacionalidades del personal de escolta. {5.19}

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

- 1) El explotador de aeronaves o el piloto al mando tendrán derecho de denegar el transporte de la persona deportada a bordo de determinado vuelo cuando existan inquietudes razonables relacionadas con la seguridad operacional o la protección del vuelo en cuestión. {5.19.1}

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

- d) Al disponer los arreglos necesarios para el retiro de una persona deportada, el Estado de Honduras por medio de INM, tomará en cuenta la política del explotador de aeronaves relativa al número de personas deportadas que pueden transportarse en un vuelo determinado. {5.19.2}
- 1) El Estado de Honduras por medio de INM, consultará con el explotador de aeronaves respecto al vuelo u otro método de transporte que sea más conveniente.

- e) Al hacer arreglos para el retiro de una persona deportada al Estado de destino, El Estado de Honduras utilizará, en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas. {5.20}
- f) Cuando se presente a la persona deportada para su retiro, el Estado de Honduras a través del INM se asegurará de que se suministre al explotador de aeronaves toda la documentación oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o de destino. {5.21}
- g) El Estado de Honduras admitirá en su territorio a sus nacionales que hayan sido deportados de otro Estado. {5.22}
- h) El Estado de Honduras dará consideración especial a la admisión de una persona deportada de otro Estado que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro de su territorio. {5.23}
- i) Al determinar que una persona deportada debe ser escoltada y el itinerario comprende una escolta en un Estado intermedio, el Estado de Honduras a través del INM se cerciorará de que la escolta permanezca con la persona deportada hasta su destino final, a menos que se hayan convenido arreglos alternativos adecuados, antes de la llegada, entre las autoridades y el explotador de aeronaves participante en el lugar de tránsito. {5.24}

#### **Obtención de un documento de viaje sustitutivo**

- a) Cuando deba obtenerse un documento de viaje sustitutivo a fin de facilitar el retiro y la aceptación de la persona en su destino, si el Estado de Honduras a través del INM ordena el retiro proporcionará toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento. {5.25}

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

- b) El Estado de Honduras, cuando reciba una solicitud a efectos de proporcionar los documentos de viaje pertinentes para facilitar el regreso de uno de sus nacionales, responderá a tal petición dentro de un plazo razonable y a los 30 días de efectuada la solicitud, a más tardar, ya sea expidiendo el documento de viaje correspondiente o indicando a satisfacción del Estado solicitante que la persona en cuestión no es uno de sus nacionales. {5.26}

- c) El Estado de Honduras mediante el INM no exigirá para la expedición de esos documentos de viaje que la firma de la persona interesada figure en la correspondiente solicitud. {5.27}
- d) Cuando el Estado de Honduras haya determinado que la persona para la que se solicitó el documento de viaje es uno de sus nacionales, pero no pueda expedir el pasaporte correspondiente dentro del plazo de 30 días de efectuada la solicitud, el Estado expedirá un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en dicho Estado. {5.28}
- e) El Estado de Honduras no se negará a expedir un documento de viaje ni impedirá de ningún otro modo el regreso de uno de sus nacionales revocándole la nacionalidad y convirtiéndolo así en apátrida. {5.29}

## CAPITULO 6

Aeropuertos internacionales — instalaciones y servicios para el tráfico

### Generalidades

a) El Estado de Honduras por medio de la AHAC garantizará que las disposiciones del PNFTA se apliquen en caso de aeropuertos privatizados.

{6.1}

- 1) Los explotadores de aeropuertos garantizarán a la AHAC que el diseño, la elaboración y el mantenimiento de las instalaciones y servicios en los aeropuertos internacionales se proporcionen las medidas efectivas y eficaces en lo que respecta al movimiento del tráfico. {6.1.1}
- 2) La AHAC a través del Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo en coordinación con las demás Entidades competentes garantizará que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos proporcionen lo necesario para el tratamiento ágil de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo. {6.1.2}
- 3) La AHAC a través del Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo se asegurará que en coordinación las Entidades Públicas y Privadas garanticen que en los aeropuertos internacionales se proporcionen servicios eficaces de despacho fronterizo con lo que respecta a aduanas, migración, cuarentena, sanidad, etc. {6.1.3}
- 4) La AHAC a través del Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo en coordinación con las Entidades Públicas y Privadas representadas en los aeropuertos, garantizarán que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales sean, flexibles y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico, a un mayor número de medidas de seguridad, a raíz de un incremento de la amenaza, o a otras modificaciones para apoyar medidas de integridad fronteriza del Estado de Honduras. {6.1.4}

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

- b) La AHAC a través del Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo exigirá que, cuando corresponda, al planificarse nuevas instalaciones y servicios o modificaciones importantes en las instalaciones y servicios existentes, comprendidas aquéllas de carga en los aeropuertos internacionales, las entidades responsables de dichos planes consulten con la Autoridad Aeronáutica, los explotadores de aeronaves y los organismos competentes que representen a los usuarios de los aeropuertos, desde las primeras etapas de los planes. {6.2}
  
- c) Los explotadores de aeronaves deben comunicar a los explotadores de aeropuertos y a las Autoridades del Estado de Honduras a quien corresponda, con confidencialidad comercial, sus planes por lo que respecta al servicio, los horarios y la flota en el aeropuerto, a fin de permitir la planificación racional de las instalaciones y servicios en relación con el tráfico previsto. {6.3}
  
- d) Los Explotadores de Aeropuertos y Aeronaves coordinaran con la AHAC a través del Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo garantizaran que cuando en un aeropuerto internacional se exija el pago de derechos por servicios a los pasajeros, impuestos aeroportuarios u otras tarifas similares, se evite la recaudación directa de los pasajeros. {6.4}
  - 1) El Estado de Honduras por medio de la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) dispondrá que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos. {6.4.1}
  
- e) Se permitirá que los explotadores de aeronaves elijan el modo en que deberán llevarse a cabo sus operaciones de servicios de escala, y quienes han de realizarlas, con sujeción a la reglamentación pertinente y dentro de las limitaciones establecidas por el explotador de aeropuertos, debido a restricciones ocasionadas por espacio o capacidad limitados. {6.5}

**Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos Disposiciones comunes**

- a) La AHAC a través del Departamento de Facilitación del Transporte Aéreo se asegurará de que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones y servicios adecuados para permitir el embarque y el desembarque de pasajeros, sin demoras. {6.6}
- b) Los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves y autoridades gubernamentales presentes en los aeropuertos deben intercambiar, de modo oportuno, toda la información operacional pertinente a fin de facilitar un movimiento fluido y rápido de pasajeros y una asignación de recursos eficiente. {6.7}
- c) Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, cuando corresponda y después de hacer las consultas del caso a la Autoridad Aeronáutica, deberán implantar instalaciones y servicios automatizados para el tratamiento de pasajeros y equipaje. {6.8}
- d) Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves deben asegurar a la Autoridad Aeronáutica (FAL) que la señalización utilizada en los aeropuertos, esté basada en las Señales internacionales publicadas por la OACI conjuntamente con la organización marítima internacional en el documento 9636 para orientación del público en los aeropuertos. {6.9}
- 1) Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves deben notificar a los viajeros, mediante señales, volantes, vídeos, audio, sitios web de Internet u otros medios sobre las sanciones por violaciones de los reglamentos relativos a la entrada y salida e intento de importar o exportar cualquier artículo prohibido o restringido. {6.9.1}
- e) Los explotadores de aeropuertos deben asegurar que se instalen sistemas mecánicos para el desplazamiento de personas, cuando el trayecto que deban caminar y el volumen de tráfico dentro y entre edificios terminales lo justifiquen. {6.10}

- f) Los Explotadores de Aeropuertos, deben instalar sistemas de información de vuelos que proporcionen información exacta, adecuada y actualizada al minuto sobre salidas, llegadas, cancelaciones, retrasos y asignación de terminales/puertas de embarque. {6.11}
- g) El explotador de aeropuertos en coordinación con los explotadores de aeronaves, deben mantener un sistema de información relativa a los vuelos y Letreros dinámicos de información pública relacionados con los vuelos siguiendo la configuración normalizada recomendada en el Doc. 9249 OACI. {6.12}
- h) Los explotadores de aeropuertos deben proporcionar instalaciones y servicios de estacionamiento suficientes de automóviles, por corto o largo plazo para uso de los pasajeros, visitantes, miembros de la tripulación y personal en los aeropuertos internacionales. {6.13}

#### **Disposiciones relativas al estacionamiento y al servicio de las aeronaves**

- a) El Explotador de Aeropuertos, debe asegurar la disponibilidad de instalaciones y servicios suficientes convenientes, para el estacionamiento y el servicio de aeronaves a fin de acelerar el despacho y las operaciones que han de realizarse en la plataforma, y reducir así el tiempo que las aeronaves están inmovilizadas en tierra. {6.14}

#### **Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes**

- a) RESERVADO
- b) El Estado de Honduras a través de la autoridad competente en materia AVSEC, se asegurará que el personal de seguridad de la aviación y/o de control fronterizo utilice técnicas eficientes de inspección, al realizar el registro de los pasajeros y de su equipaje, a fin de facilitar la salida de las aeronaves. Cuando haya que realizar un registro físico, deberá garantizarse la privacidad de los pasajeros. Deben utilizarse habitaciones privadas; sin embargo, podrían utilizarse cortinas o biombos portátiles. Los registros físicos deben realizarlos personas del mismo sexo que los pasajeros en cuestión. {6.16}

- 1) Cuando haya que realizar un registro físico, debe garantizarse la privacidad de los pasajeros. De preferencia deben utilizarse habitaciones privadas; sin embargo, pueden utilizarse cortinas o biombos portátiles, los registros físicos deben realizarlos personas del mismo sexo que los pasajeros en cuestión.
- c) El Explotador de Aeropuertos, debe asegurar que las instalaciones y servicios para la presentación y las operaciones de las tripulaciones, deben ser de fácil acceso y estar muy cerca entre sí. {6.17}
- d) Los explotadores de aeropuertos y las autoridades competentes en los aeropuertos deben proporcionar servicios eficientes a los explotadores de aviación general o a sus agentes en relación con sus requisitos operacionales y administrativos. {6.18}
- e) Los Explotadores de Aeropuertos deben disponer de un número suficiente de flujos de control de manera que el despacho de los pasajeros y tripulaciones que entran y salen, pueda hacerse con la menor demora posible. Se dispondrá, además, si es necesario de flujos adicionales de los cuales podrán derivarse en los casos complicados sin demorar el movimiento de los pasajeros. {6.19}

### **Entrada de pasajeros, tripulaciones y equipajes**

- a) Los Explotadores de Aeropuertos dispondrán que haya un número suficiente de puestos de control (migración, aduanas, DSA) de manera que pueda hacerse el despacho de los pasajeros y tripulaciones que llegan con la menor demora posible. Al ser necesario podrá incorporarse uno o más puestos adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar la afluencia de los pasajeros. {6.20}
- b) Los Explotadores de Aeropuerto deben proporcionar en el área y los recursos necesarios para la entrega del equipaje, el espacio adecuado que permita a cada pasajero identificar con facilidad y recoger rápidamente su equipaje facturado. {6.21}
- c) Los Explotadores de Aeropuerto deberán asegurarse que, cuando corresponda, se instalen sistemas mecanizados de entrega de equipaje en los aeropuertos internacionales para facilitar el movimiento del equipaje de los pasajeros. {6.22}

- d) Los Explotadores de Aeropuertos, se asegurarán de que los pasajeros puedan obtener ayuda para el traslado de su equipaje desde las áreas de recogida de equipaje hasta lo más cerca posible de los medios de transporte de superficie del aeropuerto o entre terminales de aeropuertos. {6.23}

### **Tránsito y trasbordo de pasajeros y tripulaciones**

- a) Los Explotadores de Aeronaves, deben permitir a los pasajeros que permanezcan a bordo de la aeronave y autorizar el embarque y desembarque durante el reabastecimiento de combustible, a condición de que tomen las medidas de seguridad operacional y protección necesarias. {6.24}
- b) Los Explotadores de Aeropuertos proporcionaran a los Explotadores de Aeronaves espacio suficiente para los mostradores de despacho en las áreas de tránsito directo, de conformidad con los niveles de tráfico. Las necesidades en materia de espacio y las horas de funcionamiento deben convenirse entre los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves. {6.25}

### **Instalaciones y servicios varios en los edificios terminales de pasajeros**

- a) RESERVADO {6.26}
- b) La AHAC supervisará que los Explotadores de Aeropuertos, Aeronaves y las Autoridades de Seguridad competentes según corresponda, proporcionen instalaciones en las que el equipaje no reclamado, no identificado o extraviado esté seguramente guardado hasta que se despache, se reexpida, se reclame o se disponga del mismo de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables. El personal autorizado del explotador de aeronaves o proveedor de servicios tendrá acceso a dicho equipaje durante las horas en las que el aeropuerto esté en servicio. {6.27}
- c) Los Explotadores de Aeropuertos, deben asegurar que las instalaciones y servicios en el edificio terminal estén diseñadas, administradas y organizadas de modo que el público no viajero no obstaculice el movimiento de los pasajeros que llegan y que salen. {6.28}

- 1) Los Explotadores de Aeropuertos deben establecer disposiciones para contar con instalaciones para los organizadores de grupos/viajes turísticos en las zonas públicas o no controladas de llegada o salida, o en ambas a la vez, con objeto de reducir al mínimo la congestión en los edificios terminales. {6.28.1}
- d) Los Explotadores de Aeropuertos, deben asegurar que las instalaciones y servicios de venta al por menor se encuentren situadas convenientemente, pero sin impedir el movimiento de los pasajeros. {6.29}

#### **Instalaciones para el manejo y despacho de la carga y el correo**

- a) Los Explotadores de Aeropuertos deben asegurar que se disponga de lo necesario para el despacho de las aeronaves exclusivamente de carga. {6.30}
- b) Los Explotadores de Aeropuertos, deben asegurar que las terminales de carga y sus vías de acceso a la parte pública estén debidamente diseñados y explotados para proporcionar acceso eficaz. {6.31}
- c) Los Explotadores de Aeropuertos y Explotadores de Aeronaves, deben asegurar que las terminales de carga estén diseñadas para facilitar el tratamiento y almacenamiento seguro, higiénico, eficaz y protegido de la carga de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables. {6.32}
- d) Los Explotadores de Aeropuertos y de Aeronaves, deben disponer lo necesario para contar con instalaciones y servicios apropiados para el tratamiento y almacenamiento seguro, eficaz y protegido de los envíos de correo, en los aeropuertos internacionales en que el volumen de correo lo justifique y de conformidad con las leyes y los reglamentos aplicables. {6.33}

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

- a) La Secretaría de Salud Pública, la Secretaría de Agricultura y Ganadería (SAG) del Estado de Honduras en colaboración con los Explotadores de Aeropuerto y Aeronaves, asegurarán el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales del país. {6.34 }

- b) El Estado de Honduras por medio de la secretaria de salud pública se asegurará que en todos sus principales aeropuertos internacionales o cerca de los mismos, existan instalaciones y servicios de vacunación y revacunación, así como para expedir los certificados correspondientes. {6.35}
- c) Los explotadores de aeropuertos, se asegurará en disponer de acceso e instalaciones apropiadas para la administración de las medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulaciones, pasajeros, equipaje, carga, correo y suministros. {6.36}
- d) El Estado de Honduras por medio de la SAG y Secretaria de Salud Pública se asegurarán, que los pasajeros y tripulaciones en tránsito puedan permanecer en locales libres de cualquier peligro de infección y de insectos vectores de enfermedades y, cuando sea necesario, deberían proporcionarse los medios para el traslado de pasajeros y tripulaciones a otra terminal o aeropuerto cercano sin exponerlos a ningún peligro para la salud. También se deberá hacer arreglos y proporcionarse medios de modo similar, en lo que respecta a los animales. {6.37}
- e) El Estado de Honduras por medio de la SAG y Secretaria de Salud Pública se asegurarán que los procedimientos de manipulación y distribución de productos destinados al consumo (p. ej., alimentos, bebidas y agua) a bordo de las aeronaves o en los aeropuertos, cumplan con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura, la Alimentación y los reglamentos aeroportuarios nacionales. {6.38}
- f) Los explotadores de aeropuertos, la SAG y Secretaria de Salud Pública, en cooperación con los explotadores de aeronaves, asegurarán que en los aeropuertos internacionales se instale un sistema seguro, higiénico y eficaz para la remoción y eliminación de todos los desechos, aguas residuales y otras materias peligrosas para la salud de las personas, animales o plantas, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la Organización Mundial de la Salud, la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación y los reglamentos aeroportuarios nacionales. {6.39}

- g) Los explotadores de aeropuertos, asegurarán que los aeropuertos internacionales, mantengan clínicas debidamente equipadas y personal médico colegiado para la atención y servicios de primeros auxilios en el lugar y que se cuente con los debidos arreglos para el traslado inmediato de los casos ocasionales más graves a servicios de atención médica competente, convenidos de antemano. {6.40}

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

- a) El Estado de Honduras, proporcionará gratuitamente, suficientes servicios de las autoridades competentes durante las horas hábiles establecidas por aquellas autoridades. Los explotadores de los aeropuertos deberán publicar los tipos y las horas de servicio de despacho (aduanas, inmigración, sanidad, etc) en sus aeropuertos internacionales con arreglo a lo indicado en el anexo 15 de la OACI Además de servicios arriba mencionados, El Estado de Honduras, los explotadores de aeropuertos o los explotadores de aeronaves deberán proporcionar servicios ampliados a los usuarios (pasajeros, explotadores de aeronaves y otras partes que se beneficiarían de los servicios ampliados propuestos), ya sea de modo gratuito o pagado. Cuando se fije una tarifa, ésta deberá limitarse a la suma necesaria para recuperar el costo del servicio proporcionado. {6.41}
- b) El Estado de Honduras considerara hacer arreglos con otros Estados para que tengan en su territorio a representantes de las autoridades públicas competentes con objeto de realizar el examen previo de aeronaves, pasajeros, equipaje, tripulaciones y carga, para fines de aduanas, inmigración, sanidad pública, cuarentena de animales y plantas, antes de la salida, cuando así se facilite el despacho al llegar a esos Estados. {6.42}

**Pasajeros insubordinados**

- a) A fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, El Estado de Honduras por medio de las diferentes autoridades de Seguridad Nacional (Policía Nacional, DSA, entre otras), fomentará entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación o a bordo de las aeronaves y que tal comportamiento es inaceptable. {6.43}

- b) El Estado de Honduras, por medio de todas las autoridades de seguridad nacional acreditadas en el aeropuerto, en coordinación con los explotadores de aeronaves y aeropuertos tomarán medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros. {6.44}

Nota.- El Doc 10117 sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores, contiene el texto de orientación sobre los aspectos jurídicos de los pasajeros insubordinados o perturbadores.

### **Comodidades para los pasajeros**

- a) El Estado de Honduras por medio de los explotadores de aeropuertos se asegurará que se proporcionen instalaciones y servicios adecuados para el cuidado de niños en los terminales de pasajeros, y que estén claramente indicados mediante letreros y sean de fácil acceso. {6.45}
- b) Cuando el Estado de Honduras por medio de la autoridad de Aduanas, ministerio público, policía nacional u otra autoridad competente restrinjan la importación o exportación de divisas de otros Estados estas entidades dispondrán que se expidan a los viajeros certificados que indiquen las cantidades que de tales divisas poseen al entrar en el Estado, y deberán permitir que tales viajeros, al presentar dichos certificados antes de salir del Estado, se lleven dichas divisas. Para este fin pueden hacerse anotaciones en los pasaportes u otros documentos oficiales de viaje. {6.46}
- c) Cuando el Estado de Honduras por medio de sus autoridades competentes (Aduanas, ministerio público, DSA , policía nacional u otra autoridad competente) restrinjan la cantidad de su propia moneda que puede importarse, el operador del aeropuerto se asegurara que los pasajeros cuenten con instalaciones y servicios para depositar toda cantidad excedente en el aeropuerto internacional de llegada, y para reclamar la cantidad depositada a su salida, en el mismo punto o en cualquier otro punto designado. {6.47}

- d) El Estado de Honduras se asegurará por medio de los explotadores de aeropuertos se proporcione información a los pasajeros respecto al transporte terrestre disponible en el aeropuerto. {6.48}
  
- e) El Estado de Honduras, por medio de los explotadores de aeropuertos proporcionará en todos los aeropuertos Internacionales del País, las Oficinas Bancarias adecuadas para el cambio legal de divisas extranjeras cotizables y otros servicios para los usuarios del transporte aéreo a través de oficinas gubernamentales o entidades particulares que únicamente requieran el pasaporte u otro documento que sea necesario para el cambio de las divisas. Este servicio se prestará tanto a los pasajeros que llegan como a los que salen y adicionalmente deberán mantenerse cajeros automáticos que funcionen permanente. {6.49}

## CAPITULO 7

### Aterrizaje fuera de los aeropuertos internacionales

#### Generalidades

- a) Las autoridades de la AHAC, migración, aduanas, policía nacional, operadores de aeropuertos, DSA, ministerio público, secretaria de salud y demás autoridades involucradas tomarán las medidas necesarias para cerciorarse que presten toda la ayuda posible a una aeronave que, por motivos ajenos a la voluntad del comandante de la misma, haya aterrizado fuera de uno de sus aeropuertos internacionales y, con ese fin, reducirá al mínimo en estos casos las formalidades y procedimientos de control. {7.1}
- b) El comandante de la aeronave o el miembro de la tripulación que le siga en categoría, hará que se notifique del aterrizaje, lo antes posible, a las autoridades competentes. {7.2}

#### Breve parada-estancia

- a) Si resulta evidente que la aeronave podrá continuar el vuelo poco tiempo después de su llegada, se aplicarán los siguientes procedimientos: {7.3}
  - 1) El Estado de Honduras se asegurará en coordinación con los explotadores de aeronaves y la autoridad designada (DARA) en tomar las medidas de control se limitarán a las que tengan por objeto cerciorarse de que la aeronave sale con toda la carga que había a bordo en el momento de la llegada. En el caso de que dicha carga, o parte de ella, no pueda continuar en ese vuelo, por motivos de operaciones o por otras causas, La DARA, deberá acelerar los trámites de despacho y facilitarán el transporte rápido de la carga en cuestión, hasta su punto de destino. {7.3.1}
  - 2) La DARA, DSA, Policía Nacional y el INM en coordinación designarán si fuese necesario, una zona adecuada, que estará bajo su supervisión general, en la que los pasajeros y las tripulaciones puedan moverse libremente durante su parada estancia. {7.3.2}

- 3) La AHAC a través de los Servicio de Tránsito Aéreo (ATS), es el organismo competente para autorizar el despegue u aterrizaje al comandante de aeronave. {7.3.3}

### **Interrupción del vuelo**

- a) El Departamento de Navegación Aérea de la AHAC, por medio del personal de Servicio de Tránsito Aéreo (ATS) y Servicios de Información Aeronáutica (AIS) estará pendiente si resulta evidente que el vuelo de la aeronave se retrasará considerablemente o que no podrá reanudarlo, tendrán en consideración la aplicación de las siguientes disposiciones: {7.4}
  - 1) El comandante de la aeronave, mientras espera las instrucciones de los Servicios de Tránsito Aéreo de la AHAC, o si por alguna razón no pudiera comunicarse con la autoridad Aeronáutica, estará facultado para tomar las medidas de urgencia que estime necesarias en bien de la salud y seguridad de los pasajeros y tripulaciones, para evitar o aminorar las pérdidas o destrucción de la propia aeronave y de la carga que ésta transporte. {7.4.1}
  - 2) Los explotadores de aeronaves en coordinación y apoyo de los explotadores de Aeropuertos les permitirán a los pasajeros y tripulaciones que obtengan alojamiento adecuado mientras se llevan a cabo las formalidades necesarias, si tales formalidades no pueden realizarse rápidamente. {7.4.2}
  - 3) Los explotadores de aeronaves en coordinación con el explotador de Aeropuerto, la DSA, Policía Nacional y demás entidades Competentes se asegurarán que si se exige o es conveniente que la carga, suministros y equipaje no acompañado se saquen de la aeronave por motivos de seguridad, se depositarán en una zona próxima a la aeronave y permanecerán allí hasta que se lleven a cabo las formalidades necesarias. {7.4.3}
  - 4) La DARA en coordinación con el ente designado del correo Nacional de Honduras (HONDUCOR), y el explotador aéreo se asegurarán que el correo sea despachado de conformidad con las disposiciones vigentes de la Unión Postal Universal. {7.4.4}

## CAPITULO 8

### Disposiciones sobre facilitación de aspectos específicos

#### **Fianzas y exención de requisición o embargo**

- a) El Estado de Honduras cuando requiera exigir conforme a sus leyes, fianzas de un exportador de aeronaves para garantizar sus obligaciones relativas a aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, u otras leyes similares del Estado, deberá permitir que se use una sola fianza para todo ello, siempre que sea posible. {8.1}
- b) Las aeronaves, equipo terrestre, equipo de seguridad, piezas de repuesto y suministros técnicos de una empresa explotadora de aeronaves que se hallen en el Estado de Honduras y que deban ser usados para la explotación de un servicio aéreo internacional que preste servicios al Estado de Honduras, estarán exentos de aquellas leyes que autoricen la requisa o el embargo de la aeronave, equipo, piezas o suministros para uso público, sin perjuicio del derecho de embargo por infracción de las leyes del Estado de Honduras. {8.2}

#### **Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recobro**

- a) Con sujeción a las condiciones impuestas por el Anexo 12 — Búsqueda y salvamento y por el Anexo 13 — Investigación de accidentes e incidentes de aviación, El Estado de Honduras por medio de AHAC en coordinación con el INM y la DARA, hará arreglos para asegurar la entrada temporal y sin demora en su territorio, del personal calificado que sea necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro en relación con una aeronave extraviada o averiada. {8.3}
  - 1) Al hacer arreglos para la entrada sin demora del personal que se menciona en 8.3, cuando sea necesario un documento al efecto, El Estado de Honduras por medio del INM se limitara a no exigir más documentos de viaje que un pasaporte (véase 3.5), {8.3.1}

- 2) En los casos en que El Estado Honduras por medio de la Secretaria de Relaciones Exteriores y el INM, exija visados de entrada para el personal que se menciona en 8.3, el mismo deberá, cuando sea necesario y excepcionalmente, expedir dichos visados a la llegada, o de otro modo facilitar la entrada cuando dicho personal está provisto de una orden de misión expedida por una autoridad competente de su Estado. {8.3.2}
  - 3) El Estado de Honduras, a través de la AHAC se asegurará que las autoridades de Migración (INM), DSA, Aduana (DARA), cuarentena (OIRSA) y otras involucradas estén adecuadamente informadas de las disposiciones de los Anexos 9 y 13 relativas a la facilitación de las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación. Al respecto, los Estados deberán reconocer la necesidad de que los investigadores interesados puedan hacer arreglos para ser transportados al lugar del accidente o incidente sin demora y, de ser necesario, les presten ayuda para este fin. {8.3.3}
- b) El Estado de Honduras a través de DARA e INM y demás autoridades involucradas en los aeropuertos dará toda la facilidad de entrada temporal dentro de su territorio, de todas las aeronaves, herramientas, piezas de repuesto y equipo necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recuperación de las aeronaves averiadas de otro Estado. Estos materiales se admitirán temporalmente libres de derechos de aduana y de otros impuestos y derechos y de la aplicación de reglamentos de cualquier naturaleza que restrinjan la importación de mercancías.
- Queda entendido que esta disposición no impide que se apliquen las medidas de sanidad, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, si es necesario. {8.4}
- c) El Estado de Honduras facilitará el traslado, fuera de su territorio, de las aeronaves averiadas y de otras que hayan ido a prestar auxilio, así como de las herramientas, piezas de repuesto y equipo que se hayan traído a los efectos de búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recuperación. {8.5}

- d) Las aeronaves averiadas o partes de las mismas, y todos los suministros o carga que contengan, así como cualquier aeronave, herramientas, piezas de repuesto o equipo, traídos para usarse temporalmente en la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recuperación, que no salgan del territorio del Estado de Honduras dentro de un período fijado por éste, estarán sujetos a los requisitos de las leyes aplicables del Estado. {8.6}
- e) Si, en relación con una investigación de accidente de aviación resulta necesario enviar a otro Estado contratante una pieza, o piezas, de una aeronave averiada para el examen o ensayos técnicos correspondientes, El Estado de Honduras asegurará que el traslado de tal pieza, o piezas, se efectúe sin demora. Los Estados contratantes interesados facilitarán igualmente la devolución de dicha pieza, o piezas, al Estado que lleve a cabo la investigación del accidente si este último las considera necesarias para poder terminar la investigación. {8.7}

**Vuelos de socorro en caso de catástrofes naturales o provocadas por el hombre que ponga gravemente en peligro la salud humana o el medio ambiente, y en situaciones de emergencia semejantes en que se requiera la ayuda de las naciones unidas**

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

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

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

- b) El Estado de Honduras facilitará que el personal y los artículos que llegan a bordo de los vuelos de socorro indicados en 8.8, sean admitidos sin demoras. {8.9}

### **Contaminación marina y operaciones de seguridad en emergencias**

- a) En casos de emergencia, el Estado de Honduras facilitará la entrada, el tránsito y la salida de aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina o a realizar otras operaciones necesarias para garantizar la seguridad marítima, de las poblaciones y la protección del medio ambiente marino. {8.10}
- b) En casos de emergencia, El Estado de Honduras facilitará la entrada, el tránsito y la salida de personas, carga, material y equipo necesarios para hacer frente a la contaminación marina. {8.11}

### **Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y disposiciones conexas**

- a) El Estado de Honduras a través de la Secretaría de Salud Pública, cumplirá con las disposiciones pertinentes del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud (OMS). {8.12}
- b) El Estado de Honduras tomará todas las medidas posibles para que los facultativos usen el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del Reglamento Sanitario Internacional (2005), a fin de asegurar su aceptación uniforme. {8.13}
- c) El Estado de Honduras hará arreglos para que todos los explotadores de aeronaves y agencias interesadas puedan poner a disposición de los pasajeros, con suficiente anticipación a la salida, información sobre los requisitos de vacunación de los países de destino, así como el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del Reglamento Sanitario Internacional (2005). {8.14}

- d) El piloto al mando de una aeronave se cerciorará de que se notifiquen prontamente al control de tránsito aéreo todos los casos en que se sospeche una enfermedad transmisible, a fin de que se pueda proporcionar más fácilmente el personal y el equipo médico necesarios para la gestión de los riesgos relacionados con la salud pública a la llegada. {8.15}
- 1) Podrá sospecharse una enfermedad transmisible y requerirse una evaluación más exhaustiva si una persona presenta fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior) acompañada de uno o más de los siguientes signos y síntomas: p. ej., indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o, confusión de aparición reciente.
  - 2) Cuando se sospeche un caso de enfermedad transmisible a bordo de una aeronave, es posible que el piloto al mando deba seguir los protocolos y procedimientos de su línea aérea además de cumplir con los requisitos de la normativa relacionada con la salud de los países de salida y/o de destino. Estos últimos normalmente deberán figurar en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) del Estado.
  - 3) En el Anexo 6 — Operación de aeronaves, se describen los suministros médicos “de a bordo” que es necesario llevar en la aeronave. En los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión del tránsito aéreo (Doc. 4444) (PANS- ATM) se detallan los procedimientos que el piloto al mando debe seguir para comunicarse con el control de tránsito aéreo.
  - 4) Cuando se haya identificado una amenaza para la salud pública, y las autoridades sanitarias del Estado de Honduras exijan información sobre los itinerarios de viaje de los pasajeros y/o la tripulación, o información de contacto para poder comunicarse con las personas que podrían haber estado expuestas a una enfermedad transmisible, el Estado de Honduras deberá aceptar el “Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros”, reproducida en el Apéndice 13, como documento único para ese fin. {8.15.1}

- 5) El Estado de Honduras, a través de la Secretaria de Salud Pública, se asegurará que los explotadores de aeronaves, provean suficientes Formularios para localizar a los pasajeros, para que se utilicen en sus aeropuertos internacionales y se distribuyan a los explotadores de aeronaves, con el fin de que los pasajeros y la tripulación las completen. {8.15.2}

### **Plan nacional de aviación para brotes de enfermedades transmisibles**

- a) El Estado de Honduras a través del Secretaria de Salud Pública, establecerá un plan nacional de salud de aviación para afrontar un brote de una enfermedad transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional. {8.16}

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

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

### **Establecimiento de Programas Nacionales de Facilitación**

- a) El Estado de Honduras, a través de la AHAC, elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de Facilitación del transporte aéreo, basándose en los requisitos, en materia de facilitación, estipulados en el Convenio y en el mismo Anexo 9. {8.17}
- b) El Estado de Honduras se asegurará de que el objetivo de su programa nacional de facilitación del transporte aéreo sea la adopción de todas las medidas viables para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, eliminando los obstáculos y retrasos innecesarios. {8.18}

- 1) El Estado de Honduras establecerá un programa nacional de facilitación del transporte aéreo, utilizando como referencia el Anexo 9 y las leyes nacionales pertinentes. {8.18.1}
  
- c) El Estado de Honduras establecerá un Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y los Comités Locales de Facilitación de aeropuertos necesarios, u órganos de coordinación similares, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves. {8.19}
  
- d) El Estado de Honduras a través de la AHAC, establecerá una estrecha coordinación, adaptada a las circunstancias, entre los programas de facilitación y de seguridad. A tal fin, algunos miembros de los Comités de Facilitación deberán ser al mismo tiempo miembros de los comités de seguridad. {8.20}
  
- e) Al establecer y poner en funcionamiento los Comités de Facilitación del Transporte Aéreo nacionales y de aeropuerto, el Estado de Honduras deberá utilizar como documento de orientación el Anexo 9 de la OACI. {8.21}

### **Facilitación del transporte de las personas con discapacidades Generalidades**

- a) Los explotadores de aeropuertos en coordinación de los explotadores de aeronaves deberán prestar asistencia especial a los pasajeros con movilidad reducidas o diferentes discapacidades, para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. La asistencia deberá prestarse de tal manera que se respete la dignidad de la persona. {8.22}
  
- b) El Estado de Honduras, se asegurará a través de los explotadores de aeropuertos y de aeronaves en adoptar las medidas necesarias para facilitar el acceso de las personas con discapacidades a todos los servicios en la totalidad de su viaje, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino. {8.23}

- c) Los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de escala deberán tomar las medidas necesarias, en coordinación para establecer y publicar normas mínimas uniformes respecto al acceso a los servicios de transporte de las personas con discapacidades, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino. {8.24}
- d) El Estado de Honduras deberá tomar las medidas necesarias en coordinación con los explotadores de aeronaves, de aeropuertos, de servicios de escala y con las agencias de viaje para asegurar que las personas con discapacidades cuenten con la información necesaria en un formato que sea accesible a las personas con discapacidades cognitivas o sensoriales y asegurar asimismo que las líneas aéreas, aeropuertos y explotadores de servicios de escala estén en condiciones de proporcionar a tales pasajeros la asistencia que requieran durante los viajes, según sus necesidades. {8.25}
- e) Los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y de servicios de escala tomarán todas las medidas necesarias de cooperación, con objeto de establecer y coordinar programas de capacitación para asegurarse de que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con discapacidades. {8.26}

### **Acceso a los aeropuertos**

- a) Los operadores de aeropuertos tomarán las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidades. {8.27}
- b) Los explotadores de aeropuertos y aeronaves deberán asegurarse de que se ofrezcan vehículos equipados con elevadores u otros dispositivos apropiados, a fin de facilitar el movimiento de las personas con discapacidades entre la aeronave y el edificio terminal, tanto a la llegada como a la salida, según sea necesario, cuando no se empleen pasarelas telescópicas. {8.28}
- c) Los operadores de aeropuertos y aeronaves, deberán asegurarse que se sitúen lo más cerca posible de las entradas y/o salidas principales en el edificio terminal los puntos designados para recoger o dejar a las personas con discapacidades. Para facilitar el movimiento dentro del aeropuerto, las rutas de acceso deberán estar libres de obstáculos y ser accesibles. {8.30}

- d) Los Explotadores de aeropuerto, cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, deberá hacerse todo lo posible para proporcionar servicios de transporte terrestre de fácil acceso y a precio razonable, adaptando los sistemas de transporte público actuales y previstos o suministrando servicios especiales de transporte a las personas con necesidades de movilidad. {8.31}
- e) Los explotadores de aeropuertos, deberá proporcionarse a las personas con necesidades de movilidad, instalaciones de estacionamiento adecuadas y deberá tomarse medidas apropiadas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal. {8.32}
- f) Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves cuando se preste asistencia para el traslado de personas con discapacidades de una aeronave a otra, deberá proporcionarse de la manera más eficiente posible, teniendo debidamente en cuenta los vuelos de enlace. {8.33}

#### **Acceso a los servicios aéreos**

- a) Los explotadores de aeropuertos y aeronaves tomarán las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidades dispongan de acceso equivalente a los servicios aéreos. {8.34}
- b) La AHAC a través de sus inspectores de aeronaves se asegurarán que los explotadores de aeronaves establezcan disposiciones al efecto de que las aeronaves que entren por primera vez en servicio o que hayan sido objeto de una remodelación importante se conformen, en la medida en el tipo de aeronave, su tamaño y configuración lo permitan, a las normas mínimas uniformes de acceso en cuanto al equipo a bordo de la aeronave, entre el cual deberán incluirse brazos de asiento abatibles, sillas de ruedas a bordo, lavabos accesibles e iluminación y letreros adecuados. {8.35}
- c) Los explotadores de aeronaves proporcionaran las ayudas para que las personas con discapacidades transporten gratuitamente en la cabina si lo permiten los requisitos de espacio, peso y seguridad, o bien deberán transportarse gratuitamente y designarse como equipaje prioritario. {8.36}
- d) Los animales guía que acompañen a las personas con discapacidades deberán transportarse sin cargo en la cabina, en el piso a los pies del asiento de la persona, sujeto a lo que dispongan los reglamentos nacionales o del explotador de aeronaves que se apliquen al caso. {8.37}

- e) Si el Estado de Honduras por medio de la autoridad Aeronáutica restringe el transporte de dispositivos accionados por batería, incluidas las ayudas para la movilidad que contengan baterías, notificarán prontamente a la OACI tales restricciones para su inclusión en el Doc.9284, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y asegurarán que los explotadores de aeronaves pongan esa información a disposición del público y de conformidad con el Capítulo 2, 2.5 del Anexo 18. {8.38}
- f) Los explotadores de aeronaves en principio, deberán permitir a las personas con discapacidades que viajen sin necesidad de autorización médica. Sólo deberá permitirse a los explotadores de aeronaves que exijan a las personas con discapacidades que obtengan un certificado médico cuando, debido a su estado de salud, no sea evidente que estén en condiciones de viajar y pueda ponerse en peligro su seguridad o bienestar o el de los demás pasajeros. {8.39}
- g) En principio, deberá permitirse a las personas con discapacidades que determinen por sí mismas si necesitan o no un asistente. Si es necesaria la presencia de un asistente, El Estado de Honduras por medio de la autoridad Aeronáutica instará a los explotadores de aeronaves a que ofrezcan descuentos para el transporte del asistente.
- h) Los explotadores de aeronaves deberán exigir un asistente sólo cuando sea evidente que la persona con una discapacidad no es autosuficiente y esto pueda representar un riesgo para la seguridad o el bienestar de esa persona o la de los demás pasajeros. {8.40}
  - 1) Los explotadores aéreos, deberán coordinar con el explotador de aeropuerto previamente cuando sea necesario prestar asistencia o se utilice equipos de elevadores. {8.40.1}

### **Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares**

- a) Cuando en El Estado de Honduras, ocurra un suceso de un accidente de aviación este realizara arreglos con los Estados adyacentes para facilitar por medio de la Autoridad de Migración la entrada temporal en su territorio de los familiares de las víctimas de los accidentes de aviación. {8.41}

- b) El Estado de Honduras y los Estados adyacentes también harán arreglos por medio de sus respectivas Autoridades de migración para facilitar la entrada temporal en sus territorios de representantes autorizados del explotador cuya aeronave haya sufrido el accidente, o de un socio del explotador en una alianza, para permitir que presten asistencia a los sobrevivientes y a sus familiares, a los familiares de las víctimas fallecidas en el accidente y a las autoridades competentes de estos Estados. Los acuerdos de compartición de códigos y otros acuerdos de alianza similares requieren algunas veces que los socios en las alianzas actúen como “primer respondedor” en nombre del explotador perjudicado en caso de que el socio en la alianza pueda llegar al lugar del accidente más rápidamente que el explotador perjudicado. {8.42}
- c) Al efectuarse los arreglos necesarios para la entrada de las personas mencionadas en 8.41, el Estado de Honduras y los Estados adyacentes por medio de sus respectivas Autoridades migratorias no deberán exigir más documentos de viaje que un pasaporte o un documento de viaje de emergencia expedido específicamente a dichas personas para permitirles viajar a esos Estados. En los casos en que el Estado de Honduras suscite un accidente y los Estados adyacentes exijan visados de entrada para las personas mencionadas en los párrafos 8.41 y 8.42, los mismos deberán acelerar la expedición de dichos visados por medio de sus respectivas embajadas o consulados. {8.43}
- d) El Estado de Honduras a través del Instituto Nacional de Migración y cuando corresponda por medio de los consulados o embajadas harán los arreglos para expedir documentos de viaje de emergencia, cuando sea necesario, a sus nacionales sobrevivientes del accidente. {8.44}
- e) El Estado de Honduras a través de las Autoridades Competentes involucradas prestarán toda la asistencia necesaria, tal como hacer arreglos para el transporte y el despacho de aduanas para la repatriación de los restos mortales a sus países de origen, a solicitud de los familiares de los fallecidos o del explotador de la aeronave que ha sufrido el accidente. {8.45}
- f) El Estado de Honduras por medio de la AHAC establecerá legislación, reglamentación y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares, se tomará como referencia la Política de la OACI sobre asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares (Doc. 9998) y el Manual de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares (Doc. 9973). {8.46}

- 1) Durante el desarrollo de procedimientos encaminados a la autorización eficiente de aeronaves que entran y salen, las Autoridades Competentes tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y control de estupefacientes, según corresponda.

### **Facilitación para la entrada y salida de aeronaves**

**Objetivo:** evitar demoras innecesarias durante el procedimiento de aterrizaje y despegue de aeronaves

#### **Aterrizaje**

- a) Los servicios de tránsito aéreo se asegurarán que previo al aterrizaje de las aeronaves no existan obstáculos en las zonas de maniobras aéreas (pista)
- b) Que la aeronave disponga de un espacio donde poder estacionarse en plataforma o en rampa.
- c) los **p r o v e e d o r e s** de servicio en tierra de los operadores aéreos estarán prestos con personal (señaleros) para orientar al piloto de la aeronave el lugar del estacionamiento de la aeronave.
- d) en operaciones nocturnas se deberá asegurar que se realicen previo al despegue patrullajes por parte de personal de seguridad de los aeropuertos en el área de pistas para asegurar que no existan obstáculos que puedan generar un incidente, un accidente o una demora innecesaria en la llegada.
- e) la autoridad aeronáutica deberá asegurarse que todas las comunicaciones necesarias para los servicios de la navegación aérea estén en óptimas condiciones de funcionamiento.
- f) deberá existir la disponibilidad de personal técnico aeronáutico con especialidad en mantenimiento e inspección de aeronaves.

### Despeque

- a) Los servicios de tránsito aéreo se asegurarán que previo al despegue de las aeronaves no existan obstáculos en las zonas de maniobras aéreas (pista).
- b) los servicios de tránsito aéreo informaran al comandante de la aeronave sobre las condiciones meteorológicas y demás información aeronáutica necesaria para la seguridad y eficiencia del vuelo.
- c) en operaciones nocturnas se deberá asegurar que se realicen previo al despegue patrullajes por parte de personal de seguridad de los aeropuertos en el área de pistas para asegurar que no existan obstáculos que puedan generar un incidente, un accidente o una demora innecesaria en la salida.
- d) la autoridad aeronáutica deberá asegurarse que todas las comunicaciones necesarias para los servicios de la navegación aérea estén en óptimas condiciones de funcionamiento.
- e) deberá existir la disponibilidad de personal técnico aeronáutico con especialidad en mantenimiento e inspección de aeronaves.

### **Facilitación en entrada y salida de aeronaves**

- a) La recepción y despacho de toda aeronave que arribe al Estado de Honduras, proveniente de otro Estado, será de tal manera que se eviten demoras innecesarias, en el despacho eficaz deberán tomarse en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación AVSEC, del control de estupefacientes, detección de armas, explosivos y cualquier otra sustancia que pueda poner en riesgo la seguridad de la aeronave, pasajeros y tripulación a bordo.
- b) No deberá negársele el acceso o aterrizaje a una aeronave en ningún aeropuerto internacional de Honduras, por motivos de salud pública, a menos que las medidas que se tomen sean conformes al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de Salud, en el caso de tener sospechas que una aeronave que desee aterrizar en un aeropuerto del país, existe abordos pasajeros, tripulaciones o carga o cualquier bien abordo que contengan enfermedades de propagación epidemiológicas, el Estado de Honduras por medio de la Secretaria de Salud Pública, consultara primero con la organización mundial de salud, OMS y la autoridad sanitaria del Estado en

- que se ha manifestado y originado la enfermedad antes de adoptar una decisión con respecto a la negación o suspensión del transporte aéreo de una aeronave.
- c) Al activarse una condición de riesgo de salud pública de importancia y preocupación internacional, el Estado de Honduras adoptara las medidas de prevención medica de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y el caso de ser necesario que deban en los aeropuertos internacionales adoptarse medidas adicionales de prevención y control sanitario, estas estarán basadas en:
- 1) Principios científicos.
  - 2) Las pruebas científicas disponibles de un riesgo para la salud humana o, si esas pruebas resultaran insuficientes, la información disponible, incluida la procedente de la OMS y otras organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales pertinentes.
  - 3) Toda orientación o recomendaciones específicas disponibles de la OMS.
- d) Estas medidas Adicionales en caso de adoptarse el Estado de Honduras las comunicara a la OMS y serán implementadas en el contexto de una emergencia de salud pública declarada de importancia internacional.
- e) Todas las medidas de prevención ante un riesgo de salud pública internacional serán adoptadas y coordinadas por la Secretaria de Salud Pública de Honduras, manteniendo control de la situación y tratando en todo momento de causar las mínimas demoras posibles al tráfico internacional y nacional de aeronaves.

## Facilitación para la entrada y salida de pasajeros

**Objetivo:** Evitar demoras innecesarias en el flujo de entrada y salida de pasajeros.

### Entrada

- a) Los pasajeros que arriben a los aeropuertos internacionales del país en aeronaves de alta envergadura, el operador del aeropuerto deberá facilitarles en la medida de lo posible que su desabordaje lo realicen a través de pasarelas de desembarque.
- b) los pasajeros que arriben en aeropuertos internacionales del país en aeronaves en posición remota (sin uso de pasarelas de embarque) deberán ser guiados o escoltados por personal de la línea aérea desde la aeronave hasta la terminal.
- c) en ambos casos indicados en los incisos a) y b) el operador aéreo deberá asegurarse en disponer de sillas de ruedas u otro mecanismo de movilización apropiado para uso de pasajeros con movilidad reducida (PMR).
- d) en el desembarque deberá darse prioridad a pasajeros de tercera edad, mujeres embarazadas y niños.
- e) el personal de línea aérea será responsable de orientar al pasajero en la ruta hacia el control de migración y aduanas en el caso de los vuelos internacionales.
- f) En el área de migración y aduanas deberá darse prioridad de atención a las PMR, personas de avanzada edad y niños, así como a los pasajeros con categoría diplomática fehaciente.
- g) el operador del aeropuerto deberá asegurarse que en la terminal aérea se mantenga rotulación adecuada de orientación al pasajero para la realización de sus controles de migración, aduanas u otros necesarios.
- h) en el área de aduanas el operador del aeropuerto deberá disponer accesible a los pasajeros carretas para el desplazamiento de su equipaje facturado hacia la zona pública.

### Salida

- a) Deberán designarse en las terminales una zona de descarga para el equipaje facturado de los pasajeros a su llegada a la terminal.
- b) deberá disponerse de área de estacionamiento vehicular apropiada.
- c) en la terminal aérea deberá disponerse de rotulación suficiente que oriente a los pasajeros para su desplazamiento en sus trámites de salida.
- d) el operador aéreo dispondrá de personal que verifique previo a su chequeo en el mostrador los documentos de viaje de sus pasajeros.
- e) el operador aéreo se asegurará que se disponga en buenas condiciones de funcionamiento permanente de elevadores y gradas eléctricas para facilitar la movilización de los pasajeros de un nivel a otro.
- f) el operador del aeropuerto se asegurará que las condiciones de climatización en las terminales aéreas sean adecuadas.
- g) el personal de aduanas mantendrá de manera permanente personal recolectando oportunamente las boletas de declaración de aduanas.
- h) el control migratorio biométrico deberá estar permanentemente en buenas condiciones de funcionamiento para la atención del control migratorio de los pasajeros en ágil, segura y eficiente.
- i) los procedimientos de inspección de pasajeros deberán ser seguros pero expeditos.
- j) El Sistema de Información Anticipada de Pasajeros API, a cargo del Instituto Hondureño de Migración, facilitara la identificación oportuna y previa de cualquier pasajero que sea necesario ser requerido por cualquiera de las autoridades de seguridad nacional del Estado, que tenga acceso al mismo.

## Facilitación para la entrada y salida de equipajes y carga

**Objetivo:** Evitar demoras innecesarias durante la recepción y despacho del Equipaje y Carga.

### Equipajes

- a) Desde el momento de su compra de boleto aéreo, los explotadores de aeronaves realizarán coordinaciones con las agencias de viajes para asegurarse que los pasajeros tienen conocimiento respecto a las condiciones de seguridad y cantidad de equipajes tanto de mano y de bodega que es permitido transportarse por la vía aérea.
- b) En las terminales aéreas, deberán los explotadores de aeronaves asegurarse que se disponga en el área de mostradores información relativa a las condiciones de transporte del equipaje de mano y de bodega, incluyendo cantidad de peso permitido, cantidad de piezas de equipaje, artículos restringidos y demás restricciones necesarias para prevenir retrasos innecesarios durante el proceso de facturación del equipaje en el área de mostradores de líneas aéreas.
- c) Las bandas transportadoras de equipaje del equipaje facturado que transporta desde el mostrador de líneas aéreas hasta el área de inspección de seguridad de la DSA, deberán los explotadores aéreos asegurarse que se mantengan en permanente condiciones de funcionamiento, el operador del aeropuerto o concesionario será el responsable de proporcionar el mantenimiento preventivo o correctivo oportuno para asegurar el continuo funcionamiento de dicho equipo.
- d) Los explotadores de aeronaves deberán asegurarse que todo el sistema informático necesario para capturar la información tanto del pasajero como de sus equipajes facturados estén en continuas condiciones de funcionamiento y conectado este equipo informático al sistema secundario de energía eléctrica (planta de emergencia) de la terminal aérea, proporcionado por el operador o concesionario de aeropuertos.
- e) La División de Seguridad Aeroportuaria se asegurará en que las inspecciones de seguridad en rayos X o manuales del equipaje de mano y/o Facturado cuando correspondan se realicen de la manera más segura posible pero de manera expedita con el tiempo necesario para realizar dicha inspección, evitando demoras innecesarias que puedan poner en

riesgo retrasos de los vuelos, excepto en los casos que por sospechas fundadas de amenaza sea necesario realizar inspecciones de largo alcance para evitar posibles actos de interferencia ilícita que puedan comprometer la seguridad de la aviación.

- f) Los explotadores de aeronaves, se asegurarán que sus proveedores de servicio en tierra (empresas Handling), estén prestos a bajar y subir el equipaje facturado a bordo de la aeronave una vez que la misma se encuentra en tierra, para prevenir retrasos innecesarios en el desabordaje y abordaje de equipajes en las bodegas de las aeronaves.
- g) Los explotadores de aeronaves deberán asegurarse que el cotejo de equipaje facturado sea de manera exacta para garantizar que el equipaje a bordo de las aeronaves corresponde realmente a los pasajeros que van a bordo de la misma.

### **Carga**

- a) El operador de la carga aérea acreditado en el Aeropuerto, deberá asegurarse que se mantengan en las terminales de carga aérea los espacios suficientes y necesarios para la recolección y entrega de toda la carga que vía aérea ingresa y sale del país.
- b) El operador de la carga aérea debe asegurarse en mantener el suficiente equipo y que se mantengan en buenas condiciones de funcionamiento para facilitar el desplazamiento o acarreo de la carga en los recintos de las terminales aéreas, plataforma y el equipo especial para cargar de manera segura y de la forma más expedita la carga en las bodegas de las aeronaves.
- c) Los organismos de seguridad nacional del Estado como ser División de Seguridad Aeroportuaria DSA, Policía Nacional, Dirección Nacional de la Lucha contra el Narcotráfico, y cualquier otra autoridad que legalmente posea atribuciones respecto a la inspección de la carga que se transporte por la vía aérea, se aseguraran que dichas inspecciones que por cualquier medio se practiquen, estas se realice oportunamente con la suficiente antelación para prevenir demoras innecesarias de las aeronaves, en los casos que por sospechas fundadas la carga en cuestión represente

alguna amenaza para la seguridad de la aviación las autoridades de seguridad nacional aplicaran los protocolos de seguridad establecidos para prevenir la seguridad de la Aviación ante posibles actos de interferencia ilícita.

#### **Entrada y salida de personas y sus equipajes**

- a) Durante el desarrollo de procedimientos encaminados a la aplicación eficaz de controles fronterizos para pasajeros y tripulaciones, el Estado de Honduras tendrá en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, integridad territorial, control de estupefacientes y control migratorio, según corresponda.
- b) El Instituto Nacional de Migración no prorrogará la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.
- c) El Instituto Nacional de Migración actualizará periódicamente las características de seguridad de los documentos de viaje. Esto ayudará a evitar el uso fraudulento de los documentos de viaje, incluida la detección de casos en que dichos documentos hayan sido replicados o alterados.

#### **Facilitación en el transporte de pasajeros**

- a) Considerando que el propósito del Programa Nacional de Facilitación, es implementar las disposiciones del Convenio de Chicago con estándares y recomendaciones del Anexo 9.

Para lo anterior, a continuación, se describirá brevemente proceso de llegada y salida de pasajeros.

## Descripción del proceso de pasajeros y su equipaje

### Entrada de Pasajeros

Los pasajeros que ingresan a nuestro país a través de los aeropuertos, deben realizar los trámites correspondientes en los distintos controles establecidos, los que se explican a continuación:

- a) La recepción y despacho de pasajeros y sus equipajes, deberán realizarse de tal manera que se eviten demoras innecesarias, cumpliéndose siempre con las

medidas de seguridad de aviación civil AVSEC a cargo de la DSA, respecto a los procesos de inspección establecidos, el control de estupefacientes, fuga de divisas y el control de inmigración correspondiente.

- b) Para la atención de trámite de documentos de viaje, las autoridades de migración deberán utilizar sistemas tecnológicos para la lectura rápida de los documentos de viaje DVLM, de conformidad a los requisitos y procedimientos establecidos en el documento 9303 de la Organización de aviación civil Internacional OACI.

### Documentos requeridos para viajar

- a) No se exigirá a los visitantes tanto para entrada y salida del país, más de los documentos legalmente establecidos por el Estado de Honduras, los cuales deben estar en referencia a lo prescrito en el anexo 9 y documento 9303 de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.
- b) No será exigible ningún otro tipo de documento de identidad a los visitantes que ingresen vía aérea al territorio nacional y que estos sean titulares legítimos de pasaportes validos u otro documento legalmente reconocido por el Estado de Honduras (si corresponde tarjetas de residencia de extranjero, salvoconductos) y de visados validos cuando corresponda según el país de procedencia.

### **Seguridad de los documentos de viaje**

- a) Con la finalidad de neutralizar el uso indebido y facilitar la detección de documentos de viajes fraudulentos, el Estado de Honduras, por medio del instituto de Migración y extranjería, se asegurará en mantener actualizado regularmente, los elementos de seguridad que figuren en las nuevas versiones de documentos de viaje.
- b) El Instituto Nacional de Migración coordinara con los explotadores de aeronaves o de líneas aéreas, policía nacional, Interpol y demás autoridades involucradas sobre la actualización de los documentos de viaje tanto para vuelos internacionales como Domésticas, así mismo para ejecutar las acciones legales que correspondan al detectar documentos de viaje que presenten alteraciones, duplicación o emisión en forma ilegal.
- c) El instituto Nacional de Migración INM en representación del Estado de Honduras, será responsable de establecer mecanismos de control con respecto a la elaboración o creación de los documentos de viaje con la finalidad de proteger los mismos contra el robo de sus inventarios y el apoderamiento indebido o ilícito de estos documentos de viaje emitidos, así mismo el control debe incluir medidas de seguridad en los espacios físicos donde se almacenan o conservan los pasaportes o documentos de viaje ya elaborados o emitirse.
- d) Todo lo relacionado a la emisión, verificación y control migratorio mediante documentos de viaje vía aérea, corresponde al instituto Nacional de Migración, quien deberá establecer las coordinaciones pertinentes con demás autoridades de seguridad nacional del Estado para asegurar el uso debido de los titulares a quienes se les expida dichos documentos.

### **Visado de salida**

- a) Como exigencia nacional no será solicitado visados a ningún pasajero de nacionalidad hondureña que desee viajar al extranjero, sin embargo, se requerirá visados a los pasajeros nacionales que viajen a países que por acuerdo o principio de soberanía si exijan los visados para entrar a ese Estado que requiera este requisito.

- b) Así mismo a los visitantes después de haber ingresado legalmente al país y posterior a su permanencia o estancia aprobada no deberá exigírsele presentar visado.

### **Visados de entrada y reingreso**

- a) Los connacionales al momento de su retorno vía aérea a nuestro País, no serán objeto de exigencia de visados al igual que a los residentes extranjeros que dispongan de permisos legales de residentes permanentes en Honduras.
- b) Los respectivos consulados de Honduras acreditados en diferentes Estados incluyendo los consulados locales, responsables de la emisión de visados hondureños a Extranjeros, atenderán las solicitudes de manera expedita tramitando lo más rápidamente posible las solicitudes que se reciban, sin desatender los requisitos que legalmente correspondan para la emisión de un visado.
- c) Los visados de entrada a Honduras para visitantes eventuales, serán autorizados por los respectivos consulados por un tiempo de por lo menos 6 meses, a partir de la fecha que se haya expedido el mismo, independientemente del número de entradas que autoricen al visitante al país, siempre y cuando estos visitantes cumplan con los requerimientos legalmente establecidos por El Estado, para la otorgación de visados.

### **Tarjetas de embarque/desembarque de pasajeros**

- a) Las tarjetas de embarque a los pasajeros, serán emitidas electrónicamente de manera física, las mismas deben contener la información estandarizada internacionalmente como ser nombre del pasajero, nombre del aeropuerto, número de vuelo , hora de embarque ,puerta de embarque, numero de asiento, aeropuerto de destino y procedencia.
- b) Los explotadores de aeronaves deben al momento del embarque y desembarque de pasajeros orientarlos sobre los procesos o trámites relativos al desplazamiento en las terminales aéreas a fin de facilitar que los pasajeros No tengan el más mínimo inconveniente para poder realizar oportunamente sus trámites previo y posterior a su vuelo.

- c) En los casos de extravió de alguna tarjeta de embarque de pasajeros los explotadores de aeronaves podrán facilitar una copia o duplicado al pasajero a fin de que el mismo si ya dispone de una reservación y ha cumplido con todos los requerimientos migratorios, de seguridad y demás que correspondan no corran riesgo perder su respectivo vuelo.

### **Certificados internacionales de vacunación o profilaxis**

- a) Los explotadores de aeronaves en coordinación con los oficiales del Instituto Nacional de Migración, serán responsables de asegurarse, que cuando corresponda se cumplan con las disposiciones sanitarias y de salud establecidas en el reglamento sanitario internacional (2005), de la Organización Mundial de Salud OMS, respecto a los pasajeros provenientes de países que al ingresar a Honduras requieran como requisito internacional presentar un certificado de vacunación o profilaxis, de igual manera estas entidades deberán asegurarse que todos los pasajeros cumplan con los requisitos de vacunación ya indicados antes de su salida internacional a otros Estados que requieran el cumplimiento de este requisito médico, de conformidad a los preceptos establecidos por el Reglamento sanitario internacional de la OMS.

### **Inspección de documentos de viaje**

- a) El instituto Nacional de Migración INM en coordinación con la policía nacional e Interpol y la División de Seguridad Aeroportuaria DSA, asistirán brindando colaboración a los Explotadores de Aeronaves, mediante capacitaciones, charlas y asesoramientos para la evaluación o verificación de los documentos de viaje, con la finalidad de prevenir el uso fraudulento e ilícito de referidos documentos.
- b) Los Explotadores de Aeronaves tomaran las precauciones pertinentes en los puestos de embarque de pasajeros, para asegurarse que previo al embarque los pasajeros en condición de transito disponen de todos los documentos legales que requiere los Estados involucrados en el tránsito y destino de los pasajeros.

### **Procedimientos de salida**

- a) En los procesos de compra y venta de pasajes aéreos, se incluirán únicamente a los pasajeros el cobro correspondiente por impuesto aeroportuario legalmente establecido por el Estado de Honduras, exceptuándose de este pago únicamente los que la ley nacional contemple por ejemplo los derivados del convenio de Viena (pasajeros con pasaporte diplomático u oficial), a los visitantes no se les exigirá certificados de pago de impuestos sobre la renta.
- b) En los casos de obligatoriedad de pasajeros que falten al pago de impuesto sobre la renta o cualquier otro tipo de impuesto legal al Estado de Honduras, los Explotadores e Aeronaves no tendrán ninguna responsabilidad, en todo caso la fiscalización corresponderá a las entidades del gobierno recaudadoras de impuestos públicos.

### **Procedimientos de entrada de pasajeros y responsabilidades**

- a) Después del desembarque de los pasajeros, los Explotadores de Aeronaves en coordinación con la administración del aeropuerto, deben fijar como objetivo el despacho de las aeronaves en un tiempo plazo menor a 45 minutos después del desembarque de los pasajeros, independientemente del tamaño de la aeronave y hora de llegada de la misma, para el logro de este objetivo deben agilizarse los procesos normales de inspección y demás trámites necesarios. Cumpliéndose con los itinerarios de llegada y salida de aeronaves aprobados por la AHAC.
- b) En los aeropuertos internacionales del País, deberá utilizarse la tecnología necesaria para agilizar los procesos de inspección de equipajes facturado de los pasajeros así mismo deben mantenerse la cantidad adecuada de cabinas y personal necesario para agilizar los procesos de control migratorio, manteniéndose una relatividad entre los Volúmenes de pasajeros con el personal y tecnología apropiada para realizar esta función de control fronterizo y de inspección del equipaje de pasajeros arribando a las terminales aéreas.
- c) Excepto en casos especiales no se exigirá a ningún pasajero arribando al país, que presente sus documentos de viaje o pasaporte sino hasta que este llegue al punto de control migratorio, este control es personal, no obstante los casos excepcionales podrán brindarse a altas personalidades de otros gobiernos invitadas por el Estado de Honduras en función diplomática u oficial, a quienes previa coordinación con las autoridades involucradas podrán otras

- personas autorizadas realizar este control migratorio del dignatario o diplomático en referencia.
- d) Todos los demás casos excepcionales a que se refiere al inciso anterior deberán detallarse en el Programa de Facilitación de cada aeropuerto internacional.
  - e) La verificación de admisión o no admisión de los pasajeros y tripulaciones que arriben a los aeropuertos internacionales de Honduras, deberán ser realizadas prontamente por parte del Instituto Nacional de Migración, con el propósito de evitar demoras innecesarias que puedan afectar al resto de los pasajeros y tripulaciones arribando en mismo momento.
  - f) Los explotadores de aeronaves deberán mantener disponibilidad de personal para asegurar la custodia y cuidado de los pasajeros y miembros de tripulación que desembarcan, desde el momento que abandonan la aeronave hasta que sean aceptados o admitidos por parte del Estado de Honduras.
  - g) La responsabilidad del explotador de aeronaves, respecto a la custodia y cuidado de sus pasajeros y tripulaciones, cesara justamente en el momento que dichas personas hayan sido legalmente admitidas por las autoridades competentes representativas del Estado de Honduras (Instituto Nacional de Migración, Dirección Nacional de Investigación e Inteligencia, Interpol u otras afines y con jurisdicción legal en el tema de admisión o no admisión de personas).
  - h) El Instituto Nacional de Migración INM, será la entidad responsable de incautar cualquier documento de viaje fraudulento, falsificados o imitados, así como cualquier documento a personas que falsamente pretendan ser titular de documentos que correspondan a otra persona y que se intente usar ilegalmente, al identificarse e incautarse este tipo de documentos el Instituto Nacional de Migración se encargara de retíralos de circulación de manera inmediata, en los casos de ser pasaportes o documentos de viaje adulterados que correspondan a otro Estado, estos documentos serán remitidos al País que corresponda y que figure como expedidor del o de los mismos, o en su caso a la misión diplomática acreditada en Honduras.

- i) El Estado de Honduras por medio del Instituto Nacional de Migración, en coordinación con los explotadores de aeronaves hará todos sus esfuerzos por introducir la tecnología y disponer del personal capacitado para mantener un Sistema de Información Anticipada API, sobre los pasajeros, respetando en todo momento las normas internacionales reconocidas para la tramitación de información anticipada Sobre los pasajeros, manteniendo los principios de confidencialidad necesarios y de los derechos humanos internacionalmente reconocidos.
- j) Al implementarse en Honduras el sistema o programa de información anticipada API, no será necesario que las autoridades nacionales exijan un manifiesto de pasajeros por escrito, una vez reciba la información API electrónicamente. Excepto en casos de sospechas fundadas de algún pasajero o visitante en condición ilícita, los documentos de identidad de un turista o visitante será examinado solamente una vez en el momento de entrada y en el momento de su salida.
- k) La entidad aduanal acreditada en los aeropuertos internacionales del País, debe aplicar procedimientos selectivos manuales o electrónicos, para la inspección aduanal y cuarentena en el caso de la secretaria de Agricultura y Ganadería SAG, las cuales deben ser apropiadas para las condiciones y los volúmenes de tráfico de pasajeros, equipajes y carga en los aeropuertos, estos procedimientos de inspección deben realizarse en base a una evaluación de riesgos.
- l) Una vez que los pasajeros y tripulaciones hayan presentado ante las autoridades de migración y aduanas sus respectivos documentos de viaje y declaratorias, estos deberán ser devueltos inmediatamente a los pasajeros después de su legal verificación la cual debe realizarse en el menor tiempo posible.

#### **Procedimientos y requisitos de tránsito.**

- a) Cuando las instalaciones aeroportuarias lo permitan y existan convenios bilaterales entre Honduras y cualquier otro Estado interesado, se adoptaran medidas mediante zonas de tránsito directo u otros arreglos, para que las tripulaciones, los pasajeros y sus equipajes procedentes de otro Estado con cual se mantiene vigente un acuerdo bilateral, y que continúen su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo desde el mismo aeropuerto el mismo día, puedan permanecer temporalmente al aeropuerto al que llegan sin que se sometan a formalidades de control fronterizo para entrar en el

Estado de tránsito, esta medida será aplicada en virtud de lo establecido en la norma 3.5.6 del anexo 9 “Facilitación” de la OACI.

- b) Sin embargo, mientras en los aeropuertos internacionales de Honduras, no existan zonas o salas de tránsito, los pasajeros en transbordo serán inspeccionados por la DSA y no se permitirá la mezcla de pasajeros de origen con los que están ingresando al país.

### **Disposiciones del equipaje separado de su propietario**

- a) Cualquier equipaje extraviado, de cualquier explotador de aeronaves que se encuentre en territorio hondureño y que corresponda a pasajeros que se encuentren en otro Estado, las autoridades aduanales permitirán que dicho equipaje extraviado sea trasladado por el explotador de la aeronave hasta el lugar donde se encuentre su propietario, sin imponer a los explotadores de aeronaves ningún tipo de sanción, multas, derechos de importación, por el hecho de haberse extraviado el equipaje.
- b) Mientras el equipaje extraviado ya sea de pasajeros que se encuentren en el país o fuera de el mismo y este equipaje se encuentre en territorio hondureño, los explotadores de aeronaves, deberán asegurarse que mientras temporalmente el equipaje se mantenga en el aeropuerto, este debe ser conservado bajo permanente vigilancia en un lugar apropiado designado por el explotador aéreo, las autoridades aduanales permitirán que este equipaje extraviado sea transferido directamente entre vuelos internacionales en el mismo aeropuerto, sin inspección alguna al menos que existan sospechas de algún ilícito o riesgo que pueda afectar la seguridad de la aviación, en estos casos deberá ser revisado el mismo previo a la transferencia de aeronave a aeronave.
- c) El explotador de aeronaves, podrá ser representante y hacer gestiones administrativas de movilización del equipaje extraviado, no identificado o no reclamado de sus pasajeros, con la finalidad de asegurar los procesos para agilizar que el equipaje extraviado llegue a su propietario en el menor tiempo posible.
- d) La autoridad aduanera de Honduras, acelerará el proceso que corresponda para que los explotadores de aeronaves, hagan el retorno inmediato al Estado que corresponda del equipaje extraviado, no identificado o no reclamado, en los casos de tener dudas sobre la propiedad de cualquier equipaje los representantes de explotadores de aeronaves podrán previa coordinación con

las autoridades aduanales del aeropuerto abrir los equipajes para verificar y determinar quién es su propietario.

- e) Cuando por razones determinadas por las autoridades aduanales de los aeropuertos, algún equipaje extraviado, no identificado o no reclamado no sea despachado al Estado o pasajero que corresponde el mismo, se liberara al explotador de aeronaves de la responsabilidad de custodiar este equipaje, y de cualquier pago de derechos de importación, e impuestos aplicables al equipaje, en este caso el control y responsabilidad será exclusiva de las autoridades aduanales pertinentes.

### **Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos**

- a) Las concesionarias o explotadores de los aeropuertos deberán asegurarse en coordinar y mantener instalaciones adecuadas para permitir el embarque y desembarque de pasajeros sin demoras, deberán disponerse de las pasarelas de embarque necesarias de acuerdo a la cantidad de las operaciones o en su defecto sistema de movilización segura, que permita que los pasajeros desembarcando hagan en menor tiempo posible sus procesos migratorios, de aduanas y demás que correspondan, así mismo para agilizar los procesos de embarque de los pasajeros.
- b) En los Comités Locales de Facilitación, constituidos en los aeropuertos internacionales del país, las concesionarias de aeropuertos, los explotadores aéreos o líneas aéreas, autoridades de migración, aduanas, División de Seguridad Aeroportuaria DSA, Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil y demás involucradas, deberán intercambiar de manera oportuna toda la información operacional pertinente con el objetivo de facilitar un movimiento fluido y rápido de aeronaves, pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga, suministros y correo de la forma más eficiente posible. Así mismo la identificación de la asignación de recursos para el logro de este propósito de facilitación.
- c) Para agilizar los procesos y obtener mayor fluidez en la atención de los pasajeros, el concesionario de aeropuertos y los explotadores de aeronaves deben implantar mecanismos de servicios automatizados para el tratamiento de los pasajeros y equipajes, lo anterior previa planificación y coordinación.

- d) El documento 9636 publicado conjuntamente por la OACI y la Organización Marítima Internacional OMI, será el documento de referencia que utilizarán tanto los Concesionarios de aeropuertos como los explotadores de aeronaves, para realizar la señalización (internacional) y orientar al público en los aeropuertos.
- e) Los Explotadores de Aeronaves y la División de Seguridad Aeroportuaria DSA en coordinación con los Concesionarios de Aeropuertos, proporcionaran mediante volantes, video, audio o publicación electrónica vía internet, facilitar de manera previa a los pasajeros información pertinente relativo a las sanciones que podrían ser objeto por transportar o importar cualquier artículo restringido que pueda poner en riesgo la seguridad de la aeronave, los pasajeros, tripulaciones y público en general, así mismo deben promulgarse la lista de estos artículos restringidos para el conocimiento previo de los pasajeros, con la finalidad de disuadir y prevenir demoras innecesarias de pasajeros que puedan estar en esta condición.
- f) En las terminales aéreas de Honduras, cuya edificación sea de más de un piso, deberán mantenerse por parte de las Concesionarias de Aeropuertos escaleras eléctricas y ascensores que contribuyan a agilizar el desplazamiento de los pasajeros con sus equipajes, este equipo debe estar sujeto a condiciones de mantenimiento preventivo adecuado para asegurar su permanente funcionamiento.
- g) Será responsabilidad de los Concesionarios de Aeropuertos mantener en los aeropuertos internacionales del país, pantallas con información al minuto, sobre hora de llegada de los vuelos, número de vuelo, su procedencia y destino, cancelación de vuelos, con la finalidad que sirva de orientación a los pasajeros sobre la situación de su respectivo vuelo, los Explotadores de Aeronaves coordinaran y colaborarán con los Concesionarios de Aeropuertos en proporcionar esta información actualizada justo en el Momento. Esta información relativa a los vuelos proyectada en pantallas debe proporcionarse siguiendo la configuración normalizada recomendada en el documento 9249 de la OACI, relativo a “letreros dinámicos de información pública relacionada con los vuelos.

- h) En las terminales aéreas, deberán mantenerse zonas de estacionamiento vehicular apropiadas para uso de los visitantes, pasajeros, tripulaciones y autoridades gubernamentales el espacio total de las zonas de estacionamiento debe ser relativa a la cantidad de vehículos que deban albergarse según el tráfico de personas que requieran hacer uso del mismo, frente a las terminales aéreas deben considerarse espacios para que los pasajeros y tripulaciones puedan aparcar su vehículo mientras cargan o descargan sus equipajes de mano y facturado, de tal manera evitar congestión en esta zona, los Concesionarios de los Aeropuertos será responsable de que se brinden estas condiciones de infraestructura en lo que respecta al área de estacionamiento vehicular en los aeropuertos concesionados. Y en lo que respecta a agilizar la fluidez vehicular para evitar los congestiones en las áreas anteriormente indicadas, será responsabilidad de la DSA y la Policía Nacional.

**Facilitación especial a personas con limitaciones físicas, avanzada edad y menores de edad**

- a) Los explotadores de aeronaves o líneas aéreas, los Concesionarios de Aeropuertos, autoridades de migración, aduanas, seguridad y policial, acreditadas en los aeropuertos internacionales de Honduras, deberán colaborar en la atención personalizada a todo pasajeros con limitaciones físicas, edad avanzada o menores de edad, a efecto de facilitarle todos los procesos o tramites que deban realizar en los aeropuertos tanto en recepción y despacho, a este tipo especial de pasajeros deberán brindárseles las prioridades y facilidades de atención sobre demás pasajeros en condición física normal.
- b) Los aeropuertos deberán disponer de la infraestructura apropiada para que este tipo especial de pasajeros (incapacitados físicamente y edad avanzada) puedan desplazarse con la mayor facilidad y menor esfuerzo físico posible, estas condiciones de infraestructura deben como mínimo mantener gradas eléctricas en permanente funcionamiento, elevadores o ascensores, servicio de sillas de ruedas y cualquier otro medio que contribuya a facilitar la atención en el desplazamiento y uso del transporte Aéreo a pasajeros en esta condición física.

- persona adulta encargada, una vez que cumplan los requerimientos legales migratorios y demás necesarios, de igual manera deberán proporcionarse facilidades para que sea orientado por un familiar o representante del explotador de aeronaves o línea aérea, desde el momento de sus trámites de viaje en los mostradores de la aerolínea hasta su embarque en la aeronave, de igual forma en la recepción de menores viajando solos.
- b) Las Autoridades aeroportuarias deberán permitir o facilitar para que un familiar, persona encargada del mismo o representante de línea aérea colabore en los tramites de migración, aduanas y demás que correspondan.
  - c) El Registro Nacional de las Personas y el Instituto Nacional de Migración INM, establecerán controles en la creación y la expedición de documentos de viaje a fin de protegerse frente al robo de documentos en blanco y la apropiación indebida de documentos de viaje emitidos recientemente.
  - d) El Instituto Nacional de Migración I.N.M deberá incorporar datos biométricos en los pasaportes de lectura mecánica mediante una o más tecnologías opcionales de almacenamiento de datos como complemento a la sección de lectura mecánica, tal y como se especifica en Doc 9303 — *Documentos de viaje de lectura mecánica*.

**Identificación y entrada de la tripulación y otros trabajadores de los explotadores de aeronaves**

- a) La división de seguridad aeroportuaria DSA, y la aduana de la terminal aérea en coordinación con los explotadores de aeronaves, brindaran prioridad de atención tanto en llegada como en salida a las tripulaciones respecto a la atención de documentos incluyendo la inspección de sus equipajes.
- b) Cuando técnicos especialistas de aviación provenientes de otros Estados, necesiten ingresar temporalmente a Honduras, a realizar trabajos de mantenimiento y reparación urgente de aeronaves de explotadores aéreos operando en Cualquier aeropuerto internacional del país, las autoridades de migración y aduanas de Honduras y demás autoridades involucradas establecerán medidas para permitir el ingreso sin más que las demoras necesarias de los técnicos o mecánicos de aviación, que necesiten con carácter de urgencia poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave , que

por razones técnicas, no pueda continuar su viaje, en el caso de ser necesario una estadía en el país de estos técnicos esta se gestionara de forma

Inmediata y sin demoras para otorgar su admisión en el país, por el tiempo necesario para realizar la labor de trabajo urgente a la aeronave en cuestión.

### **Asistencia de Emergencia/visados de entrada en casos de fuerza mayor.**

- a) El Instituto Nacional de Migración, establecerá las medidas pertinentes de coordinación y control junto con los explotadores de aeronaves, para permitir salir del (s) aeropuerto(s), con fines de alojamiento a los pasajeros en condición de tránsito que se encuentren imprevistamente retrasados debido a la cancelación o el retraso de un vuelo, en estos casos la autoridad migratoria verificará el control según el estatus legal de permanencia de cada pasajero en nuestro país y el traslado de estos pasajeros a su lugar de alojamiento será responsabilidad del explotador de aeronaves así como los demás efectos administrativos y económicos que el caso acarree.
- b) El control migratorio fronterizo vía aérea, corresponde en su totalidad a la autoridad de migración, quien deberá prever acciones de facilitación a tomar para pasajeros y tripulaciones en casos de fuerza mayor y que no representan una amenaza para la seguridad nacional del país, manteniendo el cumplimiento de su respectiva ley de migración.

### **Facilitación para la entrada y salida del correo y suministros.**

**Objetivo:** Evitar demoras innecesarias durante la recepción y despacho del correo y los suministros en las aeronaves.

- a) Las instituciones públicas y privadas encargadas del transporte del correo y los suministros por la vía aérea, deberán asegurarse en coordinar con los explotadores de aeronaves, para que tanto el correo como los suministros estén disponibles con suficiente antelación para su recepción y despacho en la plataforma.
- b) Los organismos de seguridad nacional del Estado como ser División de Seguridad Aeroportuaria DSA, Policía Nacional, Dirección Nacional de la Lucha contra el Narcotráfico, y cualquier otra autoridad que legalmente posea atribuciones respecto a la inspección del correo y suministros que se transporte por la vía aérea, se aseguraran que dichas inspecciones que por cualquier medio se practiquen, estas se realicen oportunamente con la

suficiente antelación para prevenir demoras innecesarias de las aeronaves,

en los casos que por sospechas fundadas la carga en cuestión represente alguna amenaza para la seguridad de la aviación las autoridades de seguridad nacional aplicaran los protocolos de seguridad establecidos para prevenir la seguridad de la Aviación contra posibles actos de interferencia ilícita. Los protocolos de excepción o inspección del correo deberán realizarse de acuerdo a las regulaciones legalmente establecidas en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

- c) Cuando la aeronave este en tierra o previo a su aterrizaje deberán facilitarse y darse prioridad de acceso a los suministros necesarios que a bordo de la aeronave deban subirse y bajarse de la misma, estos procedimientos deberán realizarse sin menoscabo o compromiso de los procedimientos de seguridad de la Aviación.

#### **Entrada y salida de cargas y otros artículos**

- a) La entrada y salida de carga y otros artículos deberán realizarse de conformidad a las normas y métodos recomendados en capítulo 4. Del Anexo 9 “Facilitación” de la OACI, normas y recomendaciones indicadas de la 4.1 a la 4.58 y a los Programas Nacionales de Seguridad de la Carga Aérea, aprobados por la autoridad competente en materia de Seguridad Aeroportuaria DSA.

#### **Personas inadmisibles y deportadas**

- a) El Instituto Nacional de Migración INM al tener motivos para creer que una persona inadmisibile podría ofrecer resistencia a su expulsión, esta Autoridad Migratoria informará al explotador de aeronaves afectado, con la mayor antelación posible, sobre la salida programada para que el explotador de aeronaves pueda tomar precauciones para garantizar la seguridad del vuelo.
- b) La expulsión de deportados, incluidas todas las obligaciones, responsabilidades y costos asociados a la expulsión, será responsabilidad del Instituto Nacional de Migración.
- c) Cuando la autoridad migratoria esté haciendo trámites con un explotador de aeronaves para la expulsión de un deportado, pondrá a su disposición la siguiente información lo antes posible, pero en ningún caso más tarde de 24 horas antes de la hora programada de salida del vuelo:

- 1) Una copia de la orden de expulsión conforme a la legislación vigente.

- 2) Una evaluación de riesgos por parte del Estado o cualquier otra información pertinente que pueda ayudar al explotador de la aeronave a evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo.
  - 3) Los nombres y las nacionalidades de cualquier escolta.
- d) El instituto Nacional de Migración INM es la entidad responsable de identificar la condición legal o ilegal de cualquier persona que vía aérea desee ingresar a Honduras, cuando una persona ha sido declarada no admisible esta entidad gubernamental coordinara y notificara esta situación sin tardanza a los explotadores de aeronaves, de ser posible confirmando la no admisión por escrito lo antes posible, detallando los datos biográficos pertinentes de la persona en condición de no admisible. El medio de comunicación podrá ser en notificación por escrito, o en forma electrónica (vía fax, correo electrónico u otro medio pertinente).
  - e) El instituto Nacional de Migración, por medio de sus delegados o inspectores de migración acreditados en el respectivo aeropuerto, se asegurarán en entregar al explotador de aeronaves la orden de retiro o no admisión, de toda persona que ha sido declarada o considerada legalmente no admisibles al País, Esta orden de no admisión deberá contener como mínimo la siguiente información: nombre, edad, sexo, y Nacionalidad de la persona en cuestión así como otros datos importantes relacionados con la biografía y datos generales de la persona declarada como tal.
  - f) Cuando la entidad migratoria antes referida, ordene el retiro de una persona declarada no admisible y esta haya perdido o intencionalmente destruido sus documentos de viaje, esta entidad gubernamental, expedirá una carta de envío, siguiendo los parámetros del formato que se indica en apéndice 9.1), con el objetivo de facilitar la información a las autoridades de los estados de tránsito, o el punto inicial del viaje donde la persona no admisible originó el mismo, la carta de envío, la orden de retiro y toda otra información pertinente será entregada al explotador de la aeronave o, en el caso de personas escoltadas, los custodios serán responsables de entregarlos a las autoridades competentes en el estado de destino.
  - g) Cuando los agentes de migración, policía nacional u otra entidad involucrada en la reversión de un pasajeros declarado no admisible, tengan información

que la persona enviada de retorno a su punto de origen pueda reaccionar negativamente convirtiéndose en un posible pasajero perturbador o de riesgo para la seguridad del vuelo, estas autoridades nacionales deberán informar con antelación al explotador aéreo, para que este aplique las medidas cautelares que correspondan para garantizar la seguridad del vuelo.

- h) El explotador de las aeronaves, será responsable de los costos de la custodia y cuidado de una persona documentada inapropiadamente desde el momento que la autoridad migratoria de Honduras lo declara inadmisibles y se lo entrega nuevamente al explotador de aeronaves para su retiro de Honduras.
- i) No obstante, el Estado de Honduras, será responsable de los costos de custodia de personas no admisibles en los casos que no sean atribuibles al explotador de aeronaves, desde el momento que se recibe y se declara persona inadmisibles hasta que se entrega nuevamente al explotador.
- j) El explotador de aeronaves tendrá el derecho, a recobrar de las personas declaradas inadmisibles los gastos relacionados con su transporte de retorno, cuando estos les sean entregados por las autoridades migratorias hondureñas. Una vez concluido el trámite de retorno o no admisión el explotador de aeronaves trasladará a la o las personas en cuestión:
  - 1) Al punto donde inició su viaje.
  - 2) A cualquier otro lugar donde sea admisible.
- k) Mediante los trámites y coordinaciones pertinentes con la Secretaria de Relaciones Exteriores y el Instituto Nacional de Migración, Honduras podrá colaborar con cualquier otro Estado que desee examinar el caso de un ciudadano extranjero que haya sido declarado no admisible en Honduras, si dicha persona inició su viaje en su territorio. Las Autoridades de migración hondureñas, tendrán la precaución de no remitir a ninguna persona declarada no admisible a otro Estado que con anterioridad haya declarado inadmisibles a esta misma o mismas personas.
- l) Los explotadores de aeronaves no serán objeto de sanciones administrativas ni multas, por parte del Estado de Honduras, como consecuencia de trasladar personas en tránsito que al llegar a cualquier aeropuerto internacional resulten con documentación inapropiada que conlleve a una declaración de no

admisión de personas por parte de las autoridades de migración hondureñas, esto en el caso que los explotadores de aeronaves puedan demostrar que

tomaron precauciones adecuadas , para asegurar de que dichas personas, tuvieran los documentos exigidos para poder ingresar legalmente a Honduras.

- m) La verificación para determinar si una persona es admisible o no en Honduras, no debe afectar este tiempo de constatación en retrasos del vuelo, las autoridades migratorias tomarán en cuenta no afectar el tiempo reglamentado para los procedimientos de desabordaje y abordaje de pasajeros, equipajes y carga Abordo de la aeronave. Mucho menos será razón para impedir a la aeronave su salida.

### **Personas deportadas**

- a) En caso de deportación de alguna persona desde Honduras, en representación del Estado el Instituto Nacional de Migración, notificará de manera oficial a la persona en cuestión, detallándole los motivos del hecho mediante una orden de deportación, al mismo tiempo indicándole el nombre del país de destino.
- b) Los costos que acarree el proceso de retiro o deportación de cualquier persona que se origine desde Honduras, estarán a cargo de las autoridades hondureñas involucradas.
- c) Las autoridades de Migración deberán informar con por lo menos 24 horas de anticipación previo al vuelo a los explotadores aéreos, sobre el retiro de una persona Deportada, poniendo a conocimiento y disposición del explotador de aeronaves la siguiente información básica.

- 1) Una copia de la orden de deportación.
- 2) Una evaluación de riesgo que indique al explotador de aeronaves evaluar la seguridad del vuelo y tomar las medidas precautorias según sea el caso.
- 3) Los nombres y nacionalidades del personal de escolta (si es el caso)

Es necesario asegurar que exista una amplia coordinación en las normas de facilitación y seguridad, conviene tener en consideración a las disposiciones del anexo 17 aplicables a los procedimientos de deportación de personas por la vía aérea.

- d) Cuando se traslade vía aérea, personas en condición de deportados, las autoridades responsables de este proceso, tratarán en la medida de lo posible

- utilizar Vuelos directos sin escala hasta el país de destino de la persona sujeta a la deportación, para prevenir situaciones de riesgo que puedan afectar a un tercer Estado, los explotadores de aeronaves colaborarán con las autoridades hondureñas para dar esta prioridad.
- e) Así mismo las autoridades nacionales de migración deberán asegurarse en suministrar al explotador de aeronaves toda la información oficial de viaje requerida para todo Estado de tránsito o destino.
  - f) Cualquier hondureño por nacimiento o persona que sea deportada vía aérea en otro Estado y que disponga de una residencia válida, vigente y debidamente autorizada por el Estado de Honduras, deberá ser aceptado en Honduras, por las autoridades de migración y demás competentes acreditadas en el aeropuerto.
  - g) Cuando por Aeropuertos internacionales de Honduras, pasen en condición de tránsito personas en estatus de deportadas, originando su vuelo en un determinado Estado con escala a un tercer Estado, los escoltas que viajen abordo al cuidado de la persona deportada deberá mantenerse en la aeronave realizando la labor de custodia, y no deberá interferir bajo ninguna circunstancia en la operación y atención del vuelo mientras permanezca en la plataforma de cualquier aeropuerto de Honduras.

#### **Obtención de un documento de viaje sustitutivo**

- a) A falta de documentos por parte de la persona que Honduras, considere deba ser deportada por circunstancias legales, el Estado por medio del Instituto Nacional de Migración gestionará y proporcionará la asistencia que sea más viable para la obtención de dicho documento, que puede ser una carta de envío u otro documento legal para proceso de deportación de la persona en cuestión, con la finalidad de agilizar el trámite correspondiente.
- b) Cuando otro Estado, por interés nacional solicite a Honduras, documentación pertinente para facilitar el regreso de unos de sus nacionales, al recibir las autoridades Hondureñas tal petición por medio de la Secretaria de Relaciones Exteriores, esta atenderá tal solicitud resolviendo en un plazo razonable de no mayor a 30 días hábiles, para expedir el documento correspondiente a

satisfacción del Estado Solicitante o si no es el caso las autoridades hondureñas de Relaciones exteriores informarán cuando corresponda que la

- persona en cuestión no es uno de sus nacionales.
- c) Cuando un Estado haga solicitud a Honduras de alguno de sus connacionales y esta persona no disponga de su respectivo pasaporte y tampoco este Estado pueda expedir dicho documento en un plazo de 30 días, de haber sido efectuada la solicitud, el Estado Interesado podrá expedir a su connacional un documento de viaje de emergencia, que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión de dicho Estado solicitante. Este tipo de documento se considerará válido por parte de las autoridades migratorias de Honduras. Con la finalidad de colaborar en facilitar el proceso de un documento de viaje sustitutivo y como parte de la cooperación internacional entre los Estados.
  - d) Cuando se requiera Honduras por medio de la secretaria de relaciones exteriores y del Instituto nacional de migración, emitirá o expedirá documento de viaje a cualquier connacional que requiera retornar a Honduras, facilitando los trámites que correspondan para agilizar este proceso.

## CAPÍTULO 9.

### SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE PASAJERAS Y PASAJEROS

#### a. Generalidades

- a) Los Estados contratantes que requieran de los explotadores de aeronaves el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API)/API interactiva (iAPI) y/o datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) crearán una ventanilla única de ingreso de datos del pasajero para cada categoría, o ambas categorías de datos combinadas, que permita a las partes pertinentes presentar información normalizada, con un punto común de entrada para la transmisión de datos, a fin de cumplir todos los requisitos correspondientes a los datos sobre los pasajeros y la tripulación de esa jurisdicción. {9.1}
- 1) Método recomendado. — Los Estados contratantes que requieran el intercambio de datos sobre los pasajeros y la tripulación de los explotadores de aeronaves deberían considerar la creación de una ventanilla única de ingreso de datos de los pasajeros para ambas categorías de datos combinadas. {9.1.1}
- b) Método recomendado.— Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían brindar el nivel adecuado de asistencia operacional y técnica las 24 horas del día (ininterrumpidamente) para analizar toda falla o interrupción del servicio y tomar las medidas necesarias para restaurarlo tan pronto como sea posible.{9.2}
- c) Método recomendado.— Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían establecer y poner en práctica procedimientos adecuados de notificación y de restablecimiento del servicio tanto para el mantenimiento programado de los sistemas de información como para fallas e interrupciones no programadas del servicio. {9.3}
- d) Método recomendado.— Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían proporcionar el nivel apropiado de apoyo para el contacto (cuando sea posible, las 24 horas del día, en forma ininterrumpida).{ 9.4}
- e) Los Estados contratantes no requerirán de los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y/o PNR. {9.5}
- f) Cuando consideren requerir elementos que se desvíen de las normas, los Estados contratantes presentarán una petición al Comité de Enlace OMA/IATA/OACI junto con el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA mediante

un proceso de examen y aprobación para que se incluya el elemento de datos en las directrices. {9.6}

### **B. Información anticipada sobre los pasajeros (API)**

- a) Cada Estado contratante establecerá un Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API).{ 9.7 }

Nota.— El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el párrafo 9 de su Resolución 2178 (2014), “[e]xhorta a los Estados Miembros a que exijan que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen información por adelantado sobre los pasajeros a las autoridades nacionales competentes a fin de detectar la salida de su territorio, o el intento de entrada o tránsito por él, en aviones civiles, de las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999) y 1989 (2011) (en adelante, “el Comité”), y exhorta también a los Estados Miembros a que denuncien al Comité toda salida de esas personas de su territorio, o intento de entrada o tránsito por él, y a que intercambien esa información con el Estado de residencia o de nacionalidad, según proceda y de conformidad con la legislación nacional y las obligaciones internacionales que les incumban”.28/2/21Núm. 28 Anexo 9 — Facilitación Capítulo 9 23/2/18 9-2

- b) El sistema API de cada Estado contratante estará respaldado jurídicamente en forma apropiada (por ejemplo, entre otros, por legislación, reglamentos o decretos) y se ajustará a las normas reconocidas internacionalmente que se aplican a la API.{ 9.8}

Nota 1. — La API comprende la captura de los datos biográficos y los detalles del vuelo de un pasajero o miembro de la tripulación por parte del explotador de aeronaves antes de la salida. Esta información se transmite en forma electrónica a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Por lo tanto, los detalles de los pasajeros y miembros de la tripulación se reciben antes de la salida o llegada del vuelo.

Nota 2. — Los mensajes UN/EDIFACT PAXLST son electrónicos, normalizados y están concebidos específicamente, como subconjunto de UN/EDIFACT, para manejar transmisiones (electrónicas) de manifiestos de pasajeros. UN/EDIFACT significa “Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte”. El reglamento comprende un conjunto de normas, directorios y directrices acordados a nivel internacional para el intercambio electrónico de datos estructurados y, en particular, que se relacionan con el comercio de productos y servicios entre sistemas de información

computadorizados independientes. La OMA, la IATA y la OACI han convenido mutuamente en el conjunto máximo de datos API que debería incorporarse en los mensajes PAXLST que los explotadores de aeronaves deben usar para transmitir dichos datos a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida.

Se prevé que la norma UN/EDIFACT podrá complementarse mediante técnicas modernas de transmisión de mensajes, tales como estándares XML internacionales o técnicas basadas en la web.

Nota 3. — Con su estructura de formato actual, el mensaje UN/EDIFACT PAXLST no podrá utilizarse en la aviación general.

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

- c) Método recomendado.— Cada Estado contratante que elabore legislación para implantar un sistema API debería considerar la elaboración de reglamentos armonizados en los que se satisfagan las necesidades de todos los organismos afectados, se defina un conjunto común de elementos de datos API requeridos para esa jurisdicción de acuerdo con las normas para la creación de mensajes y se designe un organismo gubernamental para que reciba los datos API en nombre de todos los demás organismos. { 9.9 }
- d) Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo exigirán los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST. { 9.10 }
- e) Los Estados contratantes no penalizarán ni responsabilizarán a un explotador de aeronaves por discrepancias en el intercambio de datos sobre los pasajeros cuando el explotador de aeronaves haya recolectado y proporcionado información anticipada exacta sobre un pasajero basándose en un documento de viaje presentado, que sea válido para el viaje y el pasajero presente a la llegada un segundo documento de viaje válido para dicho viaje. { 9.11 }
- f) Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían procurar reducir al mínimo el número de veces que se transmiten datos API para un determinado vuelo. { 9.12 }
- g) Si un Estado contratante requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de los pasajeros. {9.13}
- h) Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que haya podido dar como resultado

la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades competentes de conformidad con los sistemas API. { 9.14 }

- i) Los Estados contratantes que exijan que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema API no deberán exigir además un manifiesto de pasajeros impreso. { 9.15 }
- j) Método recomendado.— Cada Estado contratante debería considerar la introducción de un Sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI). { 9.16 }
- k) Método recomendado.— Los Estados contratantes que se propongan implantar un sistema iAPI deberían:
  - 1) procurar minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI;
  - 2) trabajar conjuntamente con los explotadores de aeronaves a fin de desarrollar sistemas iAPI que se integren a las interfaces de control de salidas de los explotadores de aeronaves; y
  - 3) seguir las Directrices relativas a la información anticipada sobre los pasajeros (API) adoptadas por OMA/IATA/OACI cuando exijan la implantación de los sistemas iAPI. {9.17 }
- l) Método recomendado.— Los sistemas API de los Estados contratantes y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, deberían ser capaces de funcionar las 24 horas del día y debería contarse con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas. {9.18 }

### **C. Sistemas electrónicos de viaje (ETS)**

- a) Método recomendado.— Los Estados contratantes que busquen establecer un sistema electrónico de viaje (ETS) deberían integrar el sistema de verificación previa al viaje en un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros.

Nota.— Esto permitirá a los Estados una integración con los sistemas de control de salidas de las líneas aéreas, utilizando las normas de mensajería de datos, de conformidad con las directrices internacionales, a fin de proporcionar una respuesta en tiempo real a la línea aérea para verificar la autenticidad de la autorización de un pasajero al momento de presentarse.

- b) Método recomendado.— Los Estados contratantes que busquen implantar un ETS deberían:

- 1) garantizar una plataforma sólida de presentación electrónica, mediante la cual pueda hacerse una solicitud en línea para tener la autorización de viajar. Un Estado debería dejar en claro que su plataforma constituye el medio que se prefiere para hacer la solicitud en línea, a fin de reducir la posibilidad de que terceros proveedores no oficiales puedan cobrar un derecho adicional para fines de presentación de la solicitud de una persona;
  - 2) incluir herramientas integradas en la aplicación para ayudar a las personas a evitar errores al llenar el formulario de solicitud, así como instrucciones claras sobre a qué nacionalidades se aplica el requisito del ETS, y no permitir el procesamiento de la solicitud a pasajeros que no sean admisibles (p. ej., por la nacionalidad y/o el tipo de documento);
  - 3) instituir un escrutinio automatizado y continuo de las listas de alerta pertinentes;
  - 4) proporcionar al pasajero notificación electrónica para que reemplace la prueba impresa de una aprobación individual de viaje; y
  - 5) asegurarse de que la información requerida del pasajero se entienda fácilmente, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales de ese Estado.
- c) Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían concebir un programa de implantación que permita crear conciencia respecto de los próximos cambios y diseñar estrategias de comunicación en varios idiomas en cooperación con los demás gobiernos, la industria de viajes, los explotadores de aeronaves y las organizaciones, a fin de comunicar la implantación de un ETS que se tiene prevista.{ 9.21 }
- d) Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían incluir un período de cumplimiento informativo, después del plazo límite inicial de implantación, durante el cual los pasajeros pueden entrar al país pero se les informe acerca de los requisitos nuevos, p. ej., dando una hoja desprendible con los requisitos nuevos.{ 9.22 }
- e) Método recomendado.— Cada Estado contratante que requiera un ETS debería adoptar políticas que garanticen que los pasajeros conozcan los requisitos del ETS al momento de efectuar su reserva, y deberían alentar a los explotadores de aeronaves a ampliar los requisitos de verificación del ETS para que abarquen el punto de origen del viaje en lugar del punto de embarque del último tramo antes de la entrada al país donde se aplique la exigencia de ETS.{ 9.23 }

Nota.—Esto dependerá de las funcionalidades de presentación entre líneas aéreas de los demás explotadores de aeronaves y la relación entre los explotadores de aeronaves.

#### **D. Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)**

a) Cada Estado contratante:

- 1) establecerá los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los vuelos con origen o destino en su territorio con el respaldo del marco jurídico y administrativo apropiado (legislación, reglamentación o decreto, entre otras) y con ajuste a todas las normas de la Sección D del Capítulo 9 del Anexo 9;
- 2) alineará sus requisitos de datos del PNR y el tratamiento de los mismos con las instrucciones que figuran en las Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc 9944) de la OACI y en los textos de orientación sobre la utilización de los mensajes PNRGOV publicados y actualizados por la OMA y respaldados por la OACI y la IATA ;y
- 3) adoptarán e implantarán el mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT como método primario para la transferencia línea aérea-gobierno de datos del PNR a fin de garantizar la interoperabilidad mundial. { 9.24 }

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

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

b) Los Estados contratantes, actuando en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales:

- 1) identificarán claramente en su marco jurídico y administrativo los datos del PNR que han de usarse en sus operaciones;
- 2) establecerán claramente los fines para los cuales las autoridades podrán usar los datos del PNR, los que no podrán ser más amplios de lo necesario en función de los objetivos a cumplir, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras en la lucha contra el terrorismo y los delitos graves; y
- 3) limitarán la divulgación de datos del PNR a otras autoridades del mismo Estado o de otros Estados contratantes que ejerzan funciones relacionadas

con el fin para el cual se procesan los datos del PNR, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras, y dispondrán protecciones semejantes a las brindadas por la autoridad informante. { 9.24 }

- c) Los Estados contratantes:
- 1) impedirán el acceso, la divulgación y el uso no autorizados de los datos del PNR, y su marco jurídico preverá sanciones por uso indebido, acceso no autorizado y divulgación no autorizada;
  - 2) garantizarán que las salvaguardias que se apliquen a la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR se apliquen a todas las personas sin diferenciación ilícita;
  - 3) dispondrán que se informe a las personas sobre la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR y las correspondientes normas de protección de la privacidad;
  - 4) adoptarán medidas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves informen a sus clientes acerca de la transferencia de los datos del PNR;
  - 5) establecerán mecanismos administrativos y judiciales de reparación para permitir que las personas dispongan de una vía de recurso en caso de procesamiento ilícito de sus datos del PNR por parte de las autoridades públicas; y
  - 6) dispondrán mecanismos apropiados, establecidos en su marco jurídico y administrativo, para que las personas puedan acceder a sus datos del PNR y solicitar las correcciones, eliminaciones o anotaciones que sean necesarias. { 9.25 }
- d) Método recomendado.— Sujeto a las restricciones que resulten necesarias y guarden la debida proporción, los Estados contratantes deberían notificar a las personas acerca del procesamiento de sus datos del PNR e informarles acerca de los derechos y medios de reparación a su alcance establecidos en su marco jurídico y administrativo. { 9.26 }
- e) Los Estados contratantes:
- 1) basarán el procesamiento automatizado de los datos del PNR en criterios objetivos, precisos y confiables que indiquen efectivamente la existencia de un riesgo, sin diferenciación ilícita; y
  - 2) no tomarán decisiones que generen medidas que puedan afectar de manera significativamente adversa a los intereses jurídicos de las personas basándose exclusivamente en el procesamiento automatizado de los datos del PNR. { 9.27 }
- f) Los Estados contratantes designarán una (o más) autoridades internas competentes de acuerdo con su marco jurídico y administrativo que estarán facultadas para realizar la supervisión independiente de la protección de los datos del PNR y determinar si la recopilación, uso, procesamiento y protección de dichos datos se realiza en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales. { 9.28 }

- g) Los Estados contratantes:
- 1) no requerirán que los explotadores de aeronaves recopilen datos del PNR que no se necesiten como parte de sus procedimientos normales de funcionamiento, ni que filtren los datos antes de su transmisión; y
  - 2) no usarán datos del PNR que revelen el origen racial o étnico, las opiniones políticas, las creencias religiosas o filosóficas, la afiliación sindical, o datos sobre la salud, vida sexual u orientación sexual de las personas, excepto en circunstancias excepcionales e inminentes para proteger los intereses vitales de la persona a la que se refieren los datos o de otra persona física. En los casos en que se transfiera dicha información, los Estados contratantes eliminarán dichos datos tan pronto como sea posible. { 9.29 }
- h) Los Estados contratantes:
- 1) retendrán los datos del PNR por un período establecido, según se defina en su marco jurídico y administrativo, que corresponderá al período necesario y que guarde proporción con los fines para los cuales se usen dichos datos;
  - 2) despersonalizarán tras un lapso regular predeterminado que no exceda del necesario conforme se defina en su legislación y políticas nacionales los datos del PNR retenidos que permitan la identificación directa de la persona a la que se refieran, excepto cuando se usen en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso relacionado con los fines establecidos en 9.24 b);
  - 3) únicamente volverán a personalizar (desenmascararán) los datos del PNR cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable para los fines establecidos en 9.24 b); y
  - 4) eliminarán o anonimizarán los datos del PNR al finalizar el período de retención, excepto cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso para los fines establecidos en 9.24 b). { 9.30 }

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

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

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

- j) Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían despensar los datos del PNR dentro de un plazo de seis meses y no más de dos años a partir de la transferencia de dichos datos.{ 9.32 }
- k) Los Estados contratantes:
- 1) por regla general, adquirirán los datos del PNR usando el método push para proteger los datos personales existentes en los sistemas de los explotadores y para que los explotadores puedan conservar el control de sus sistemas;
  - 2) tratarán en la mayor medida posible de limitar la sobrecarga operacional y administrativa para los explotadores de aeronaves, sin menoscabo del mejoramiento de la facilitación de pasajeros;
  - 3) no impondrán multas ni sanciones a los explotadores de aeronaves por errores inevitables a causa de una falla de los sistemas que pudiera haber impedido la transmisión de datos del PNR u ocasionado la transmisión de datos alterados; y
  - 4) minimizarán el número de veces que se transmiten los mismos datos del PNR para un vuelo específico.{9.33}

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

- l) Los Estados contratantes:
- 1) no impedirán ni evitarán la transferencia de datos del PNR por parte de un explotador de aeronaves u otra parte pertinente, ni sancionarán, penalizarán o crearán obstáculos injustificados para los explotadores de aeronaves u otras partes pertinentes que transfieran datos del PNR a otro Estado contratante siempre que el sistema de datos del PNR de ese Estado contratante cumpla con las normas establecidas en la Sección D del Capítulo 9 del Anexo 9; y
  - 2) de igual manera, conservarán la capacidad de introducir o mantener mayores niveles de protección de los datos del PNR de acuerdo con su marco jurídico y administrativo, y de concertar más acuerdos con otros Estados contratantes en particular para fomentar la seguridad colectiva; alcanzar niveles más altos de protección de los datos del PNR, incluido lo relativo a la retención de los datos; o para establecer disposiciones más detalladas en relación con la transferencia de datos del PNR, siempre que tales medidas no sean contrarias a las normas establecidas en la Sección D del Capítulo 9 del Anexo 9.{ 9.34 }

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

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

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

- n) Método recomendado.— Los Estados contratantes deberían permitir que otros Estados contratantes que cumplan las normas sobre PNR reciban datos del PNR, por lo menos a título provisional, a la par de las consultas que se mantengan, según proceda.{ 9.35}
- o) Cuando un Estado contratante determine que debe inhibir, evitar u obstruir la transferencia de datos del PNR o considere sancionar a un explotador de aeronaves, lo hará actuando con transparencia y con la intención de resolver la situación que sea motivo de dicha determinación.{ 9.36}
- p) Método recomendado.— Los Estados contratantes que estén en proceso de establecer un programa de PNR o de introducir cambios significativos en un programa existente de conformidad con estos SARPS deberían notificar proactivamente a los demás Estados contratantes con los que tengan tráfico de transporte aéreo de pasajeros antes de recibir datos, con indicación de si se encuentran o no en cumplimiento de estos SARPS, para alentar o facilitar una rápida consulta cuando sea apropiado.{ 9.37 }
- q) Método recomendado.— Al intentar resolver controversias en materia de transferencia de datos del PNR, los Estados contratantes no deberían penalizar a los explotadores de aeronaves.

## CAPÍTULO 10.

### **DISPOSICIONES SANITARIAS**

#### **A. Reglamento sanitario internacional y medidas conexas**

- a) En los casos que la Secretaria de Salud en los puntos de entrada de control fronterizo aéreo exijan prueba de vacunación o profilaxis en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (2005) esta autoridad Sanitaria aceptarán el certificado internacional de vacunación o profilaxis prescrito por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005).{10.1}
- b) El Estado de Honduras por medio de la Secretaria de Salud tomará todas las medidas posibles para que quienes administren vacunas usen el certificado internacional modelo de vacunación o profilaxis, de conformidad con el Artículo 36 y el Anexo 6 del Reglamento Sanitario Internacional (2005), a fin de asegurar su aceptación uniforme. {10.2}
- c) El Estado de Honduras por medio de la Secretaria de Salud en la medida de lo posible considerará favorecer la expedición de certificados digitales de vacunación de acuerdo con las recomendaciones de la OMS, y los certificados deberían ser compatibles con las especificaciones del Informe técnico de la OACI sobre el sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC). {10.2.1}
- d) La Secretaria de Salud de Honduras hará arreglos mediante acuerdos de cooperación para que todos los explotadores de aeronaves y agencias interesadas puedan poner a disposición de las/los pasajeras/os, con suficiente anticipación a la salida, información sobre los requisitos de vacunación de los países de destino. {10.3}

#### **B. Inspección de documentación sanitaria**

- a) El Estado de Honduras mediante la Secretaria de Salud asistirán con capacitación, charlas e instrucción a empleados de los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos sanitarios normalizados que presente el público viajero a fin de prevenir el fraude y el abuso. {10.4}

Nota.-- Al estudiar opciones de digitalización, la Secretaria de Salud del Estado de Honduras deberán también asistir a los explotadores de aeronaves en la evaluación de esas soluciones.

- b) Cuando el Estado de Honduras requiera documentación sanitaria como requisito de ingreso a o tránsito, la Secretaria de Salud debe alentar a los explotadores de aeronaves a que dispongan de procedimientos para comprobar que las personas pasajeras y las tripulaciones tengan en su poder la documentación sanitaria necesaria y, cuando proceda, evalúen la documentación sanitaria normalizada para viajar a su territorio. **{10.5}**
- c) Cuando la Secretaria de Salud solicite documentos sanitarios normalizados y/o documentación sanitaria debería considerar la conveniencia de desarrollar una plataforma sanitaria digital donde el público viajero pueda solicitar que se le notifique la aprobación de viaje de los Estados de destino y tránsito. **{10.6}**
- d) Cuando el Estado de Honduras a través de la Secretaria de Salud haya establecido una plataforma sanitaria digital, allí donde se requiera los explotadores de aeronaves deberían efectuar controles en el punto de embarque para comprobar que cada persona que viaje ha recibido aprobación de los Estados de tránsito y destino. **{10.7}**

Nota.-- Cuando el Estado de Honduras a través de la Secretaria de Salud dispongan de una plataforma sanitaria digital podrá combinarla con el portal (API) interactivo para enviar mensaje de respuesta (CUSRES) a la línea aérea autorizando o no autorizando el embarque.

- e) El Estado de Honduras no aplicarán multas a los explotadores de aeronaves cuando un pasajero o pasajera entrante resulte inadmisibles o una pasajera o pasajero en tránsito no reúna las condiciones de transferencia de acuerdo con los documentos sanitarios normalizados y/o documentación sanitaria si los explotadores de aeronaves pueden demostrar que efectuaron los controles necesarios. **{10.8}**
- f) La Secretaria de Salud de Honduras debería considerar la automatización de la inspección de la documentación sanitaria o el uso de procedimientos sin contacto físico. **{10.9}**
- g) La Secretaria de Salud de Honduras debería considerar medidas a la llegada para mitigar las consecuencias para las pasajeras o pasajeros que puedan resultar inadmisibles o no cumplan los requisitos sanitarios del Estado. **{10.10}**

Nota.-- La vacunación, revacunación, prueba de diagnóstico y/o cuarentena pueden ser medidas de alternativa a la declaración de inadmisibilidad.

- h) La Secretaria de Salud al exigir documentación sanitaria como requisito de ingreso a Honduras dispondrá medidas para asegurarse de que haya una comunicación clara y efectiva al público viajero y a los explotadores de aeronaves a fin de que tomen conocimiento de los requisitos dentro de plazos razonables. **{10.11}**

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

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

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

### **C. Prevención y mitigación de enfermedades transmisibles**

- a) Los Estados contratantes que prevean aplicar medidas sanitarias para prevenir y/o mitigar la propagación de una enfermedad transmisible deberían considerar una batería de medidas cruzadas o subsidiarias en función del riesgo. {10.12}

Nota.-- El Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19 (Doc 10152) da ejemplos de baterías de medidas cruzadas o subsidiarias en función del riesgo que pueden usarse en los corredores sanitarios que, según la enfermedad transmisible de que se trate, pueden incluir pruebas de diagnóstico [por reacción en cadena de la polimerasa (PCR), antígenos u otras que sean aceptables], el requisito de que el público viajero y el personal lleven puestas mascarillas, previsiones para mantener la distancia física, refuerzo de las medidas de higiene de manos, medidas de control de vectores, cuarentenas, orientación para concientizar al público viajero, medidas de rastreo de personas expuestas y de despacho sanitario.

- b) La Secretaría de Salud de Honduras considerará la conveniencia de dar prioridad de vacunación y profilaxis a las tripulaciones de vuelo y demás personal esencial de la aviación. {10.13}

Todas las entidades públicas y privadas con responsabilidades establecidas en el presente Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo deberán asegurarse en el marco de emergencias sanitarias y demás Enfermedades de Transmisión de Importancia Internacional y nacional vía aérea del cumplimiento del Protocolo de Medidas de Bioseguridad establecidos en los Aeropuertos Internacionales de Honduras.

## ADJUNTO 1

### Comité nacional de facilitación del transporte aéreo

#### Reglamento

- a) El presidente del Comité Nacional de Facilitación del transporte aéreo (en lo sucesivo denominado " Comité nacional FAL ") es el Ministro de la Secretaría de Defensa Nacional SEDENA.
- b) La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC proporciona servicios de secretaría al Comité nacional FAL.
- c) Los ministerios u organismos estatales y otras entidades que participan en la implantación del PNFTA designan a sus respectivos miembros del Comité nacional FAL.
- d) Los miembros del Comité nacional FAL participarán en todas las reuniones de dicho comité. Un miembro puede ser sustituido por un suplente, quien tendrá las mismas responsabilidades y ejercerá los mismos derechos que los miembros ordinarios. En el capítulo número 5 del presente PNFTA se indican los miembros que conforman el Comité Nacional FAL.
- e) El presidente podrá invitar a expertos con conocimientos específicos de gran interés para el Comité nacional FAL para participar en una (o varias) de las reuniones del Comité nacional FAL, o solo a una parte de ellas, de forma puntual.
- f) Los miembros del Comité nacional FAL, así como los expertos invitados a las reuniones, deberán garantizar la confidencialidad del contenido específico de las reuniones y las decisiones tomadas, según lo considere necesario el presidente del Comité nacional FAL.
- g) El Comité nacional FAL se reunirá una vez al año. El Comité nacional FAL podrá celebrar reuniones *ad hoc* siempre que sea necesario, con el fin de revisar una situación de facilitación y tratar de solucionar problemas operativos concretos. Los resultados de las reuniones *ad hoc* se notificarán al Comité nacional FAL.
- h) El secretario del Comité nacional FAL es responsable de:

- 1) realizar todos los trámites administrativos necesarios para la preparación de las reuniones del Comité nacional FAL en coordinación con el presidente; y
  - 2) comunicar el orden del día provisional a los miembros del Comité nacional FAL con una antelación mínima de 15 días hábiles.
- i) Todos los documentos se presentarán ante el secretario con una antelación mínima de 20 días hábiles antes de la fecha de la reunión.
  - j) El secretario preparará un resumen de las decisiones al final de cada reunión para distribuirla al Comité nacional FAL en un plazo de 15 días hábiles tras la reunión.

#### **Procedimiento de aprobación, actualización y cumplimiento del PNFTA.**

La Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil (AHAC), por medio del departamento técnico de Facilitación será la entidad responsable de elaborar y coordinar para su respectiva aprobación ante el Director Ejecutivo de esta agencia, el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo PNFTA, la revisión y actualización de dicho programa deberá realizarse periódicamente, cualquier modificación o enmienda a incorporarse deberá ser consensuada y socializada entre las diferentes entidades que se involucran en el programa. El registro de enmiendas y corrigendos deberán mantenerse en el cuadro de anotaciones indicando al inicio de este Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.

Esta misma autoridad aeronáutica será responsable de asegurar en coordinación con todas las entidades involucradas, el debido cumplimiento de las normas y procedimientos contenidos en este programa, el cual para su efecto legal deberá ser aprobado mediante resolución emitida por el Director Ejecutivo de la Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil AHAC.

Cualquier norma, método recomendado por la OACI o procedimiento no establecido en el presente Programa Nacional de Facilitación del transporte aéreo del estado de Honduras, se ajustará su cumplimiento a las disposiciones establecidas en el anexo 9 de la OACI denominado Facilitación, al Manual de Facilitación de la OACI Doc. Núm. 9957, Doc. 9303, Documentos de Viaje de Lectura Mecánica y las Regulaciones de Aeronáutica Civil establecidas por la AHAC en el RAC-9.



**Agencia Hondureña  
de Aeronáutica Civil**

Gobierno de la República



**HONDURAS**  
GOBIERNO DE LA REPÚBLICA

Comayagüela M.D.C. a los veintisiete días (27) del mes de enero del 2025.

**Licenciado Gerardo Gabriel Rivera**  
**Director Ejecutivo**  
**Agencia Hondureña de Aeronáutica Civil**



**APÉNDICE**

**Apéndice 1. Declaración general**

**DECLARACIÓN GENERAL**  
(Salida/Entrada)

Explotador.....

Marcas de nacionalidad y de matrícula..... Vuelo núm. .... Fecha .....

Salida de..... Llegada a .....

(Lugar) (Lugar)

---

**RUTA DE VUELO**  
(La columna "Lugar" debe indicar siempre el punto de origen, todas las paradas en ruta y el punto de destino)

LUGAR	NOMBRES DE LA TRIPULACIÓN*	NÚMERO DE PASAJEROS EN ESTA ETAPA**
		Lugar de salida: Embarcan .....
		Continúan en el mismo vuelo .....
		Lugar de llegada: Desembarcan .....
		Continúan en el mismo vuelo .....

**Declaración sanitaria**  
Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente que pueden tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o confusión de aparición reciente, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior.....

Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación.....

Firma, si se exige, con hora y fecha \_\_\_\_\_  
Miembro de la tripulación a quien corresponda

Exclusivamente para uso oficial

Declaro que todas las indicaciones y detalles incluidos en esta declaración general, y en cualesquiera formularios complementarios que deban presentarse con esta declaración general, son completos, exactos y verdaderos según mi leal saber y entender, y que todos los pasajeros en tránsito continuarán o han continuado en este vuelo.

FIRMA \_\_\_\_\_  
Agente autorizado o piloto al mando

297 mm (11 3/4 pulgadas)

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

\* Se llenará cuando lo exija el Estado.

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

210 mm (8 1/4 pulgadas)



**Apéndice 3. Manifiesto de carga**

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

297 mm (11 3/4 pulgadas)

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

\* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

← 210 mm (8 1/4 pulgadas) →



**Apéndice 4. Certificado de desinsectación residual**

GOBIERNO DE .....

**CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL**

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

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

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

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

Fecha de vencimiento: .....

Firma: .....

Cargo: .....

Fecha: .....



**Apéndice 5. Tarjeta de embarque/desembarque**

**TARJETA INTERNACIONAL  
DE EMBARQUE/DESEMBARQUE**

(En letra de molde\*)

1. Nombre: .....  
Nombre
Apellido(s)

2. Fecha de nacimiento: .....  
Año
Mes
Día

3. Nacionalidad: .....

4. Documento de viaje: .....  
Estado expedidor
Tipo de documento
Número

5. Pasajeros que llegan:  
 Puerto de embarque  
 o .....  
 Pasajeros que salen:  
 Puerto de desembarque

6. (Otros datos, solicitados a discreción del Estado)

a).....

b).....

c).....

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

## Apéndice 6. Recomendación del consejo de cooperación aduanera

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

“EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA,

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

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

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

Considerando que este objetivo podrá lograrse implantando un procedimiento simplificado, basado en el sistema de doble circuito, para el control aduanero de los pasajeros y su equipaje;

Considerando que dicho sistema puede ser adoptado sin reducir la eficacia del control y que permite a las autoridades aduaneras despachar eficientemente un número creciente de pasajeros sin un aumento correspondiente del personal de aduanas;

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

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

- 2) El sistema permitirá a los pasajeros escoger entre dos tipos de circuito:
  - a) uno (circuito verde) para los pasajeros que no lleven consigo mercancías o lleven únicamente mercancías que puedan ser admitidas exentas de derechos de importación e impuestos y que no estén sujetas a prohibiciones o restricciones de importación; y
  - b) el otro (circuito rojo) para los demás pasajeros.

Cada circuito estará clara y distintamente marcado, de manera que la elección entre ambos pueda ser entendida fácilmente por los pasajeros. La marcación distinta básica será: \* Conocido ahora como Organización Mundial de Aduanas (OMA).

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

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

- 3) Los textos mencionados en el párrafo 2) estarán en inglés o francés, y en cualquier otro idioma o idiomas considerados útiles para el aeropuerto en cuestión.
- 4) Los pasajeros deberán estar suficientemente bien informados para elegir entre los circuitos. Con esta finalidad es importante:

**Apéndice 7. Certificado de inspector de la aviación civil**

Estado expedidor		CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL	
Autoridad expedidora competente			
Fotografía del Titular	Surname/APELLIDO		Given name/NOMBRE
	Sex/SEXO	Nationality/NACIONALIDAD	Date of Birth/FECHA DE NACIMIENTO
	Employed by/EMPLEADO POR		Occupation/PROFESIÓN
			INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL
	Doc No/Núm. del Doc		Date of Expiry/FECHA DE EXPIRACIÓN
(Firma del titular)			

**Anverso del Certificado**

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

**Reverso del Certificado**

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

**Apéndice 8. Formatos sugeridos de documentos para devolución de personas no admisibles**

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

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

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

La persona para la que se ha emitido el presente document llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número) desde (ciudad y Estado).

Esta persona, que se ha considerado no admisible, ha perdido o destruido sus documentos de viaje y pretende ser/parece ser (suprimase la parte no pertinente y añádase toda información apropiada que pueda ser útil).

Apellidos:

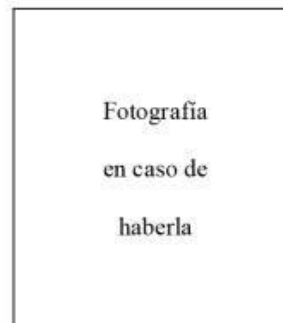
Nombres:

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:



Se ha encargado al trasportador de llegada que traslade a dicho pasajero del territorio de este Estado en el vuelo (número) que sale el día (fecha) a las (horas) desde el aeropuerto de (nombre).

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

Fecha:

Nombre del funcionario:

Título:

Firma:

Nombre de la autoridad de inmigración  
u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

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

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

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

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

Número del documento:

Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

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

Apellidos:

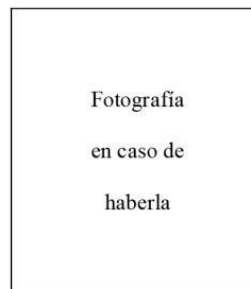
Nombres:

Fecha de nacimiento:

Lugar de nacimiento:

Nacionalidad:

Residencia:



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

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

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

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

Fecha:

Nombre y firma del funcionario:

Título:

Nombre de la autoridad de inmigración  
u otra autoridad competente:

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

**Apéndice 9. Formulario patrón de las naciones unidas para los documentos mercantiles**

297 mm (11 3/4 pulgadas)	Expedidor (Exportador)	Fecha: Núm. de referencia, etc.		
	Consignatario	Otra dirección (p.ej., el comprador, si es distinto del consignatario)		
	Dirección de notificación o de entrega	Indicaciones relativas a los países		
	Indicaciones relativas al transporte	Condiciones de entrega y de pago		
210 mm (8 1/4 pulgadas)	Marcas y números; número y clase de los paquetes; descripción de las mercancías	Núm. estadístico	Cantidad neta	Valor
		..... Peso bruto	..... Volumen	
Espacio de libre utilización				
Lugar y fecha de expedición, firma				

**Apéndice 10. Modelo de programa de facilitación (FAL) de aeropuerto**

### **I. Finalidad de un programa fal de aeropuerto**

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

### **II. Alcance de un programa fal de aeropuerto**

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

### **III. Organización y gestión**

- 1) El medio recomendado para la ejecución del programa de facilitación en el ámbito operacional es el Comité de facilitación de aeropuerto. Si bien el Comité FAL nacional debería alentar la creación de estos comités y mantenerse informado de sus problemas y adelantos, el órgano nacional no está necesariamente a cargo de su supervisión. El interés principal de esos centros es la solución de problemas cotidianos y la aplicación del Anexo 9.
- 2) Se recomienda que el director de aeropuerto esté a cargo del Comité y convoque reuniones periódicas. El Comité debería estar integrado por oficiales superiores a cargo de sus respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, p. ej., aduanas, inmigración, sanidad, cuarentena, etc., así como los jefes de escala de los explotadores de aeronaves con operaciones internacionales en el aeropuerto pertinente. La participación de todas las partes es necesaria para lograr el éxito del programa FAL de aeropuerto.

Tarea del Programa FAL de aeropuerto	SARPS del Anexo 9 (14ª edición)
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto pertinente.	Métodos recomendados 6.1.1; Normas 6.1.2 a 6.1.4 y 8.17
Examinar periódicamente la actuación de todas las partes respecto al cumplimiento del objetivo de despachar en menos de 45 minutos a los pasajeros que llegan y en 60 minutos a los pasajeros que salen. Utilizar los estudios sobre tiempo y análisis de colas de espera para determinar dónde se deben hacer ajustes.	Métodos recomendados 3.38 y 3.41
Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeros.	Normas 3.42, 3.52, 4.7, 6.20 y 6.21
Hacer los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.	Métodos recomendados 6.1.1
Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.	Métodos recomendados 6.9 y 6.12
Examinar la dotación de personal en los puestos de inspección – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.	Método recomendado 6.3
Proporcionar información en nombre de los explotadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.1.4 y 6.2
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Métodos recomendados 6.8 y 6.22
Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas a fin de cumplir con los objetivos de los cuatro programas.	Norma 8.19
¡No olvidar la carga! Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los envíos de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga/descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.	Norma 4.27; Métodos recomendados 4.30, 4.30.1 y 4.31 y 6.31 a 6.34 inclusive
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Normas 4.5 y 4.17
Servicio al cliente: Examinar periódicamente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.	Métodos recomendados 4.30, 4.30.1 y 4.31
Examinar al personal del organismo de inspección del área de despacho de la carga – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.	Normas 6.1.3 y 6.42

## **Apéndice 12. Modelo de programa nacional FAL**

### **I. Finalidad del programa nacional FAL**

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

### **II. Alcance del programa nacional FAL**

Los artículos aplicables del Convenio de Chicago y las tareas que supone la aplicación de cada uno se presentan en la tabla siguiente. Las actividades destinadas a cumplir estas y otras tareas afines en un Estado constituyen el Programa nacional FAL1.

### **III. Organización y gestión**

- 1) La responsabilidad fundamental del Programa nacional FAL incumbe a la autoridad aeronáutica o secretaría de defensa Sin embargo, el éxito del programa depende de la participación activa de otros ministerios u organismos tales como:

Aduanas	Autoridades emisoras de
Relaciones Exteriores	Pasaportes/visados
Agricultura/Medio ambiente pública Seguridad y control de	Sanidad Autoridad
es emisoras de Turismo de identificación	Tarjetas
Inmigración	Cuarentena

- 2) Además, es esencial que participen los explotadores de aeropuertos (sector público o privado) y los explotadores de aeronaves internacionales residentes o sus organizaciones representativas.
- 3) Otras entidades que podrían desempeñar una función asesora incluyen los organismos gubernamentales o no gubernamentales que promueven el turismo y el comercio internacionales.
- 4) El medio recomendado para ejecutar el Programa nacional FAL es el Comité nacional FAL, que está compuesto por los jefes de los organismos gubernamentales que participan y los funcionarios ejecutivos de las organizaciones nacionales que representan a los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos. El presidente debería ser un alto funcionario administrativo de la CAA o de una autoridad competente. A fin de sostener una relación estrecha entre el Comité nacional FAL y el Comité nacional de seguridad de la aviación, los miembros pertinentes del Comité nacional de seguridad de la aviación también podrán ser miembros del Comité nacional FAL y viceversa.
- 5) Para los fines de llevar a cabo la labor del comité, los miembros podrán designar una o más personas de nivel administrativo medio en sus respectivas organizaciones para representarlos en reuniones de personal (grupos de trabajo). Estos funcionarios deberían tener la facultad necesaria para pronunciarse en nombre de sus respectivas organizaciones y para iniciar las medidas necesarias en apoyo de la labor del comité. El presidente debería designar a un funcionario de nivel administrativo medio en su departamento u organismo para presidir y convocar las reuniones de personal.
- 6) La decisión de convocar reuniones del Comité nacional FAL o de los representantes designados por los miembros, y la frecuencia y lugar de tales reuniones, se dejan a discreción del presidente. La organización de las diversas tareas de ejecución dependería de la naturaleza de la tarea y del tema de que se trate.

#### IV. Establecimiento de un PROGRAMA NACIONAL FAL

- 1) Es conveniente que la autoridad del Programa nacional FAL y la composición del Comité nacional FAL se establezcan mediante una legislación, reglamentación o medida ejecutiva de una persona autorizada, a fin de asegurar la participación de los diversos organismos y grupos del sector interesados y garantizar la continuidad. El Director General de Aviación Civil (DGAC) o una autoridad competente debería iniciar el proceso para obtener dicho mandato con arreglo al sistema político nacional.

Mandato del Convenio de Chicago	Tareas para la aplicación
<p>Artículo 10 – Aterrizaje en aeropuertos aduaneros ... toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Establecer aeropuertos aduaneros y abrir nuevos en la medida necesaria.</li> <li>— Elaborar procedimientos en virtud de los cuales los explotadores de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos aduaneros.</li> <li>— Hacer los arreglos necesarios para los servicios de inspección fronteriza en los aeropuertos aduaneros.</li> </ul>
<p>Artículo 13 – Disposiciones sobre entrada y despacho Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Prestar apoyo a los organismos de control fronterizo interesados para establecer y mantener sistemas de inspección eficaces en los aeropuertos, y apoyar las actividades destinadas a simplificar sus respectivos procedimientos.</li> <li>— Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando.</li> <li>— Coordinar los preparativos necesarios para facilitar el despacho de un gran número de visitantes internacionales relacionados con acontecimientos especiales, p. ej., competiciones internacionales de atletismo.</li> </ul>

<p>Artículo 14 – Prevención contra la propagación de enfermedades Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. ...</p>	<p>— Establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria, las políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea, por ejemplo, la desinsectación de aeronaves, la desinfección, programas de cuarentena relacionados con la sanidad pública y medidas de inspección que se deban aplicar en el caso de una emergencia sanitaria.</p>
<p>Artículo 22 – Simplificación de formalidades Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.</p>	<p>— Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los reglamentos nacionales que pongan en práctica las leyes del Estado relativas a aduanas, inmigración y cuarentena correspondientes a los movimientos internacionales por vía aérea.</p>
<p>Artículo 23 – Formalidades de aduana y de inmigración Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. ...</p>	<p>— Establecer y enmendar, según corresponda, los procedimientos de aduanas e inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9.</p> <p>— Dar apoyo y fomentar la emisión nacional de pasaportes y otros documentos de viaje de conformidad con las especificaciones de la OACI que figuran en el Doc 9303 □ Documentos de viaje de lectura mecánica .</p>
<p>Artículo 37 – Adopción de normas y procedimientos internacionales Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. ... j) formalidades de aduana e inmigración ...</p>	<p>— Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI.</p> <p>— Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de cerciorarse de que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9.</p>
<p>Artículo 38 – Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. ...</p>	<p>— Examinar periódicamente que todos los organismos pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre los métodos nacionales y las normas pertinentes.</p>

**Apéndice 13. Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros**

**Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros:** Para proteger su salud, los funcionarios de salud pública necesitan que usted conteste este formulario cuando sospechen la existencia de una enfermedad contagiosa a bordo de un vuelo. La información que proporcione ayudará a los funcionarios de salud pública a ponerse en contacto con usted en caso de que haya estado expuesto a una enfermedad contagiosa. Es importante que conteste este formulario en forma completa y exacta. La información solicitada se conservará de conformidad con la legislación aplicable y se utilizará exclusivamente para fines de salud pública. "Gracias por ayudarnos a proteger su salud".

Un miembro adulto de cada familia deberá contestar un formulario. Escribir en MAYÚSCULAS. Dejar casillas en blanco para los espacios entre palabras.

<b>INFORMACIÓN DE VUELO:</b>			
1. Línea aérea	2. Núm. de vuelo	3. Núm. de asiento	4. Fecha de llegada (aaaa/mm/dd)
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text" value="2"/> <input type="text" value="0"/> <input type="text"/>
<b>INFORMACIÓN PERSONAL:</b>			
5. Apellido	6. Nombre de pila	7. Inicial	8. Sexo
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/>
NÚMERO(S) DE TELÉFONO donde se le puede encontrar, de ser necesario. Incluir el código del país y de la ciudad.			
9. Móvil	10. Trabajo	<input type="text"/>	
11. Domicilio	12. Otro	<input type="text"/>	
13. Correo electrónico <input type="text"/>			
<b>DIRECCIÓN PERMANENTE:</b>			
14. Número y calle (Separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle)			15. Núm. de apto.
<input type="text"/>			<input type="text"/>
16. Ciudad		17. Estado/Provincia	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
18. País		19. Código postal	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>DIRECCIÓN TEMPORAL:</b> Si es visitante, sólo escriba el lugar que visitará primero.			
20. Nombre del hotel (si es el caso)	21. Número y nombre de la calle (separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle)	22. Núm. de apto.	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
23. Ciudad	24. Estado/Provincia		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
25. País	26. Código postal		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
<b>INFORMACIÓN DE CONTACTO PARA CASOS DE URGENCIA, de la persona que pueda ponerse en contacto con usted en los próximos 30 días.</b>			
27. Apellido	28. Nombre de pila	29. Ciudad	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
30. País	31. Correo electrónico		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
32. Número de teléfono móvil	33. Otro número de teléfono		
<input type="text"/>	<input type="text"/>		
<b>34. COMPAÑEROS DE VIAJE — MIEMBROS DE LA FAMILIA:</b> Incluir la edad solamente si es menor de 18 años.			
Apellido	Nombre de pila	Núm. asiento	Edad <18
(1) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(2) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(3) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
(4) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<b>35. COMPAÑEROS DE VIAJE — NO MIEMBROS DE LA FAMILIA:</b> También incluir el nombre del grupo (si es el caso).			
Apellido	Nombre de pila	Grupo (tour, equipo, empresa, otros)	
(1) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
(2) <input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	

*Nota.— El formulario de salud pública para localizar a los pasajeros puede telecargarse desde:*

<http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx> o <http://www.capsca.org/CAPSCARef.html#EvalForms>

— FIN —