



REPÚBLICA DE CUBA

**R**egulaciones  
**A**eronáuticas  
**C**ubanas

**RAC 9**

**REGLAMENTO DE FACILITACIÓN  
DEL TRANSPORTE AÉREO**

**INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA  
IACC**



# **REGLAMENTO DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

## **RAC 9**

**CUARTA EDICIÓN- DICIEMBRE 2018**

**INSTITUTO DE AERONÁUTICA CIVIL DE CUBA**



**Detalle de Enmiendas a la RAC 9**

<b>Enmienda</b>	<b>Origen</b>	<b>Temas</b>	<b>Aprobado</b>
1ra Edición	Incorporación de Enmiendas del Anexo 9 OACI	Reglamento de Facilitación.	-
2da Edición	Elaboración de las Regulaciones Aeronáuticas Cubanas (RAC)  Incorpora hasta la Enmienda 20 del Anexo 9 OACI	RAC 9 "Reglamento de Facilitación"	Resolución 38/07, 3/12/2007
3ra Edición	Incorpora Enmienda 21 Anexo 9 OACI y Modificaciones propias	Nuevas definiciones referidas: DVLM electrónico (Pasaporte, visado o tarjeta); Inspectores de aviación civil. Nuevas disposiciones relativas las medidas para evitar la propagación de enfermedades por los viajes por vía aérea; cuestiones referentes a los sistemas de inspección modernos y material radiactivo. Modificaciones propias de la AGR.	Instrucción 8/09, 23/11/2009
Enmienda 1 a la 3ra Edición	Incorpora Enmienda 22 Anexo 9 OACI	Nuevas definiciones sobre Desinfección, Desinsectación, API y disposiciones relativas, entre otras cosas, a casos de brotes internacionales de enfermedades transmisibles, la puesta en marcha de sistemas internacionalmente acordados de información anticipada sobre los pasajeros, y las medidas para asistir a los pasajeros cuyos vuelos son interrumpidos por razones de fuerza mayor.	Instrucción 20/11, 29/11/2011
Enmienda 2 a la 3ra Edición	Incorpora Enmienda 23 Anexo 9 OACI	Adecuación del documento que figura en el Anexo 13 de esta RAC, con lo cual se prevé mejorar el intercambio de datos y la eficiencia de la respuesta en el caso de una pandemia o una epidemia de grandes proporciones.	Instrucción 01/13, 28/02/2013

<b>Detalle de Enmiendas a la RAC 9</b>			
<b>Enmienda</b>	<b>Origen</b>	<b>Temas</b>	<b>Aprobado</b>
Enmienda 3 a la 3ra Edición	Incorpora Enmienda 24 Anexo 9 OACI	Nuevas definiciones sobre API Interactivo (iAPI), Control fronterizo automatizado (ABC), Escolta, Impostor y Personal Discapacitado. Nuevas disposiciones relativas a Seguridad de los documentos de viaje, Inspección de documentos de viaje, Procedimientos de entrada y responsabilidades, Personas deportadas, Pasajeros insubordinados y Facilitación del transporte de las personas con discapacidades.	Resolución 29/14, 28/07/2014
Corrigiendo 1 a la 3ra Edición	Mejora de redacción para confirmar no discriminación de personas con discapacidades	Se modifica el Artículo 39 del Capítulo VIII "Otras disposiciones sobre Facilitación", en la Sección Octava "Facilitación del Transporte de las Personas con Discapacidades".	Resolución 49/14, 26/12/2014
Enmienda 4 a la 3ra Edición	Incorpora Enmienda 25 Anexo 9 OACI	Nuevas definiciones sobre Operador económico autorizado (OEA), Precauciones necesarias y Ventanilla única. Nuevas disposiciones relativas a la no exigencia a los visitantes de otros documentos que los prescritos en el Capítulo III de la presente RAC; la introducción de Programas de Operador económico autorizados; el establecimiento por parte de la Aduana de procedimientos especiales que faciliten el levante rápido de mercancías a la llegada o salida en caso de personas autorizadas, así como los elementos a tener en cuenta en dichos procedimientos especiales. De igual manera, se incluye una nueva disposición que regula la responsabilidad del IACC en el establecimiento de la legislación y políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.	Resolución 07/16, 26/02/2016

<b>Detalle de Enmiendas a la RAC 9</b>			
<b>Enmienda</b>	<b>Origen</b>	<b>Temas</b>	<b>Aprobado</b>
4ta Edición	Incorpora la Enmienda 26, Anexo 9 OACI	Nuevas definiciones sobre Menor, Menor no acompañado, Persona acompañante. Se incorporan disposiciones nuevas/revisadas que tratan, entre otros temas, de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); el transporte de meno-res por vía aérea; el manifiesto de pasajeros; los sistemas de control fronterizo automatizado (ABC); y los sistemas de intercambio de datos de pasajeros. Incorporación de un nuevo capítulo (IX) y actualización del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNFTA), Anexo 12, y de la Guía para Programas de Facilitación de Aeropuertos, Anexo 11.	Resolución 77/18, 28/12/2018
Enmienda 1 a la 4ta Edición	Incorpora Enmienda 27 Anexo 9 OACI	Modificaciones en los Capítulos III, VI, VIII y IX, sobre información respecto a menores no acompañados; uso de textos de orientación sobre señales de orientación y dirección para el público en los aeropuertos; eliminación del requisito de seguir la configuración normalizada del Doc. 9249 OACI "Letreros dinámicos de información pública relacionados con los vuelos"; referencia al Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos (Doc. 9984 OACI); nueva Sección "Trata de personas"; requisitos sobre ventanilla única de ingreso de datos de los pasajeros para ambas categorías de datos combinadas; casos de discrepancias en el intercambio de datos de los pasajeros.	Resolución 8, 21/02/2020
Enmienda 2 a la 4ta Edición	Incorpora Enmienda 28 Anexo 9 OACI	Modificaciones en los Capítulos I, III, VI y IX, sobre cambio en definiciones, la emisión de pasaportes electrónicos y la participación en el Directorio de Claves Pública (PKD); el uso del Doc. 10117 sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores en sustitución de la Circular 288 y el uso de los sistemas de intercambio de datos sobre los pasajeros en relación a los elementos de datos no normalizados que se soliciten, modificaciones en los requisitos sobre los datos de registro de nombre de los pasajeros (PNR)	Resolución 2, 17/01/2022

Enmienda 3 a la 4ta Edición	Incorpora Enmienda 29 Anexo 9 OACI	Modificaciones en los Capítulos I, II, III, V, VI, VIII, IX y un capítulo nuevo X, sobre cuestiones relacionadas con las emergencias de salud pública, la seguridad de los documentos de viaje y de las constancias sanitarias, los vuelos de socorro y repatriación, la facilitación del transporte aéreo de personas con discapacidad, la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, la trata de personas y los datos del registro de nombres de las pasajeras y los pasajeros (PNR).	Resolución 57 16/11/22
-----------------------------------	--	--	---------------------------

	Página
<b>CAPÍTULO I</b> DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES	1-9
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Definiciones	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Principios Generales	8
<b>SECCIÓN TERCERA</b> Abreviaturas	9
<b>CAPÍTULO II</b> ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES	1-8
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Documentos-Requisitos y Uso	2
<b>SECCIÓN TERCERA</b> Corrección de Documentos	3
<b>SECCIÓN CUARTA</b> Desinsectación de Aeronaves	4
<b>SECCIÓN QUINTA</b> Desinfección de Aeronaves	5
<b>SECCIÓN SEXTA</b> Disposiciones Relativas a los Vuelos de la Aviación General Internacional y a Otros Vuelos No Regulares	6
<b>CAPÍTULO III</b> ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE	1-13
<b>SECCIÓN PRIMERA</b> Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b> Documentos Requeridos para Viajar	1
<b>SECCIÓN TERCERA</b> Seguridad de los Documentos de Viaje	3
<b>SECCIÓN CUARTA</b> Documentos de Viaje	4
<b>SECCIÓN QUINTA</b> Visados de Salida	5
<b>SECCIÓN SEXTA</b> Visados de Entrada y Reingreso	5
<b>SECCIÓN SÉPTIMA</b> Tarjetas de Embarque/Desembarque	5
<b>SECCIÓN OCTAVA</b> Inspección de Documentos de Viaje	6

Página



<b>SECCIÓN NOVENA</b>	Procedimientos de Salida	7
<b>SECCIÓN DECIMO</b>	Procedimientos de Entrada y Responsabilidades	7
<b>SECCIÓN DECIMO PRIMERA</b>	Procedimientos y Requisitos de Tránsito	9
<b>SECCIÓN DECIMO SEGUNDA</b>	Disposición del Equipaje Separado de su Propietario	9
<b>SECCIÓN DECIMO TERCERA</b>	Identificación y Entrada de la Tripulación y Otro Personal de los Explotadores de Aeronaves	10
<b>SECCIÓN DECIMO CUARTA</b>	Inspectores de la Aviación Civil	11
<b>SECCIÓN DECIMO QUINTA</b>	Asistencia de Emergencia/Visados de Entrada en Casos de Fuerza Mayor	12
<b>SECCIÓN DECIMOSÉXTA</b>	Menores	12
<b>CAPÍTULO IV</b>	<b>ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS</b>	1-8
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Información Requerida por las Autoridades Competentes	2
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Levante y Despacho de la Carga de Exportación y de Importación	3
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Piezas de Repuesto, Equipo, Suministros y Otro Material de Aeronaves Importado o Exportado por los Explotadores	6
<b>SECCIÓN QUINTA</b>	Contenedores y Paletas	7
<b>SECCIÓN SEXTA</b>	Documentos y Procedimientos Relativos al Correo	8
<b>SECCIÓN SÉPTIMA</b>	Material Radiactivo	8
<b>CAPÍTULO V</b>	<b>PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS</b>	1-6
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Personas No Admisibles	1
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Personas Deportadas	3

Página

<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Obtención de un Documento de Viaje Sustitutivo	5
<b>CAPÍTULO VI</b>	<b>AEROPUERTOS INTERNACIONALES. INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO</b>	1-8
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Disposiciones Relativas al Movimiento del Tráfico en los Aeropuertos	2
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Disposiciones Relativas al Estacionamiento y al Servicio de las Aeronaves	3
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Salida de Pasajeros, Tripulaciones y Equipajes	3
<b>SECCIÓN QUINTA</b>	Entrada de Pasajeros, Tripulantes y Equipajes	3
<b>SECCIÓN SEXTA</b>	Tránsito y Traslado de Pasajeros y Tripulantes	4
<b>SECCIÓN SÉPTIMA</b>	Instalaciones y Servicios Varios en los Edificios Terminales de Pasajeros	4
<b>SECCIÓN OCTAVA</b>	Instalaciones para el Manejo y Despacho de la Carga y el Correo	5
<b>SECCIÓN NOVENA</b>	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	5
<b>SECCIÓN DÉCIMA</b>	Instalaciones Necesarias para los Controles de Despacho y para el Funcionamiento de los Servicios Correspondientes	6
<b>SECCIÓN DECIMOPRIMERA</b>	Pasajeros Insubordinados	7
<b>SECCIÓN DECIMOSEGUNDA</b>	Comodidades para los Pasajeros	7
<b>CAPÍTULO VII</b>	<b>ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES</b>	1-2
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Breve Parada-Estancia	1
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Interrupción del Vuelo	1
<b>CAPÍTULO VIII</b>	<b>DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS</b>	1-9
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Fianzas y Exención de Requisición o Embargo	1

Página

<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Disposiciones Relativas a Búsqueda, Salvamento, Investigación de Accidentes y Recobro	1
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Vuelos de Socorro en Caso de Catástrofes Naturales o Provocadas por el Hombre que Pongan Gravemente en Peligro la Salud Humana o el Medio Ambiente, y en Situaciones de Emergencia Semejantes en que se Requiera la Ayuda de las Naciones Unidas	2
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Contaminación Marina y Operaciones de Seguridad en Emergencias	3
<b>SECCIÓN QUINTA</b>	Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y Disposiciones Conexas	3
<b>SECCIÓN SEXTA</b>	Plan Nacional de Aviación para Brotes de Enfermedades Transmisibles	4
<b>SECCIÓN SÉPTIMA</b>	Establecimiento de Programas Nacionales de Facilitación	5
<b>SECCIÓN OCTAVA</b>	Facilitación del Transporte de las Personas con Discapacidades	5
<b>SECCIÓN NOVENA</b>	Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus familiares	8
<b>SECCIÓN DÉCIMA</b>	Trata de Personas	9
<b>CAPÍTULO IX</b>	<b>SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS</b>	1-5
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Generalidades	1
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Información anticipada sobre los pasajeros (API)	1
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Sistemas electrónicos de viaje (ETS)	3
<b>SECCIÓN CUARTA</b>	Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)	5
<b>CAPÍTULO X</b>	<b>DISPOSICIONES SANITARIAS</b>	
<b>SECCIÓN PRIMERA</b>	Reglamento sanitario internacional y medidas conexas	1-3
<b>SECCIÓN SEGUNDA</b>	Inspección de documentación sanitaria	1
<b>SECCIÓN TERCERA</b>	Prevención y mitigación de enfermedades transmisibles	1
		2

**ANEXOS**

- ANEXO 1**      DECLARACIÓN GENERAL
- ANEXO 2**      MANIFIESTO DE PASAJEROS
- ANEXO 3**      MANIFIESTO DE CARGA
- ANEXO 4**      CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL
- ANEXO 5**      TARJETA INTERNACIONAL DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE
- ANEXO 6**      RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE  
ADUANAS
- ANEXO 7**      CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN (CMT)
- ANEXO 8**      CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL
- ANEXO 9**      FORMATOS SUGERIDOS DE DOCUMENTOS PARA  
DEVOLUCIÓN DE PERSONAS NO ADMISIBLES
- ANEXO 10**     FORMULARIO PATRÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS  
DOCUMENTOS MERCANTILES
- ANEXO 11**     MODELO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE  
FACILITACIÓN (FAL) DE LOS AEROPUERTOS  
INTERNACIONALES DE LA REPÚBLICA DE CUBA
- ANEXO 12**     MODELO DE DECLARACIÓN DE SANIDAD DEL VIAJERO

## CAPÍTULO I DEFINICIONES Y PRINCIPIOS GENERALES

### SECCIÓN PRIMERA Definiciones

**Artículo 1:** Los términos y expresiones indicadas a continuación, cuando se usan en el presente Reglamento, tienen el significado siguiente:

**Admisión:** El permiso otorgado a una persona por la Dirección de Identificación, Inmigración y Extranjería (DIIE) del Ministerio del Interior de la República de Cuba para entrar al país, de conformidad con nuestras leyes.

**Admisión temporal:** Procedimiento de la Aduana General de la República (AGR) en virtud del cual determinadas mercancías pueden entrar en nuestros aeropuertos internacionales 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 la República de Cuba en su territorio, como punto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduana, inmigración, salud pública, reglamentaciones veterinarias, fitosanitaria y procedimientos similares.

**Agente autorizado:** Persona que representa al explotador de aeronaves y que está autorizada y habilitada conforme a las regulaciones establecidas por la República de Cuba, para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros.

**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 de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba, mediante los cuales el tráfico que se detiene solo brevemente a su paso por Cuba, puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

**Autoridades competentes:** Los organismos o funcionarios del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo de la República de Cuba encargados de velar por las leyes y reglamentos que tengan relación con la aplicación y cumplimiento del presente Reglamento.

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

**Cargar:** 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 le suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de los mismos.

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

**Control de inmigración:** Medidas adoptadas por la DIIE para controlar la entrada, el tránsito y la salida de las personas que viajan a nuestro país 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.

**Cuarentena:** Restricción de las actividades y/o separación de los demás de personas que no están enfermas, pero respecto de las cuales se tienen sospechas, o de equipajes, contenedores, dispositivos de transporte o mercancías que generan sospecha, 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 suministro de una aeronave después del aterrizaje.

**Desembarque:** El acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen 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 (C<sub>DS</sub>) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (ML<sub>CSCA</sub>), los certificados de enlace de las Autoridades de certificación firmantes del país (IC<sub>CSCA</sub>), las listas de revocación de certificados expedidos por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de los 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 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 y viaje 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 y desembarque, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de créditos, 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 documento 9303 de la OACI, "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, exceptuando aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

**Emergencia:** Según el Glosario multilingüe de términos convenidos internacionalmente del Departamento de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas, se considera que es 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 solo sus propios recursos.

**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 involuntario o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

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

**Equipaje no identificado:** Equipaje que se encuentra en el aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoge en el aeropuerto y cuyo propietario no puede 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 de Cuba, 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 o un explotador de aeronaves para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de dicho Estado.

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

**Evaluación de riesgo:** Proceso de detección de peligros, análisis del riesgo y valoración del riesgo

**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 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 la Autoridad Aeronáutica de Cuba, que se encarga de inspeccionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación u otro aspecto directamente relacionado con las operaciones de transporte aéreo, de acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente: por ejemplo los inspectores encargados de los aspectos de aeronavegabilidad, de 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.

**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 de Aviación Civil Internacional, 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.

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

**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 transitarios.

**Orden de deportación:** Una orden por escrito, expedida por la autoridad migratoria de Cuba y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga del país.

**Orden de retiro:** Una orden por escrito notificada por la autoridad migratoria de Cuba a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible en nuestro territorio, ordenándole al explotador que retire a esa persona de nuestro territorio.

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

**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 en Cuba por la autoridad migratoria o que entró por medios ilícitos a Cuba, y a quien posteriormente las autoridades migratorias le ordenan oficialmente salir del país.

**Persona documentada inapropiadamente:** Una persona que viaja o intenta viajar:

- a) con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido,
- b) con un documento de viaje o un visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterado,
- c) con el documento de viaje o visado de otra persona, o
- d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

**Persona no admisible:** Persona a quien le es o le será rehusada la admisión al país por las autoridades migratorias

**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 y recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

**Retiro de una persona:** Acción mediante la cual las autoridades migratorias de Cuba, en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir del país.

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

**Seguridad fronteriza:** La aplicación que ejerce la República de Cuba de sus leyes y 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 de control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo, y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el aeropuerto de entrada.

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

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

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

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

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

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

**Visitante:** Toda persona que desembarque y entre en Cuba permanezca legalmente en el país con arreglo a lo prescrito por nuestro Estado, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como de turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios y que no emprendan ninguna actividad fuera de la

motivación de viaje por la que fue autorizado durante su estancia en el país, sea lucrativa o no.

**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 cualquier punto intermedio, 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 dentro del país o de otro Estado dispuesto a recibirlas.

**Zona de tránsito directo:** Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales del país, con la aprobación de las autoridades aeroportuarias correspondientes y bajo la supervisión o control directo de las mismas, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al país.

**Zona franca:** Lugar en Cuba en la que toda mercancía que se introduzca se considera generalmente que está fuera del territorio aduanero, en lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Principios Generales

**Artículo 2:** Las disposiciones de la presente regulación se aplican a todos los casos de utilización de aeronaves y su operación en aeropuertos cubanos, excepto cuando una disposición determinada se refiera específicamente a sólo un tipo de operación.

**Artículo 3:** El Comité Nacional de Facilitación de Cuba, por mediación de los Comités de Facilitación de los Aeropuertos Internacionales adoptarán las medidas necesarias para asegurar que:

- a) el tiempo requerido para la realización de los controles relativos a las personas y a la aeronave y al levante o despacho de la carga, se limite al mínimo;
- b) se limite al mínimo todo inconveniente causado por la aplicación de los requisitos administrativos y de control; particularmente la comunicación oportuna de los cambios de tales requisitos;
- c) se fomente y promueva el intercambio oportuno de la información pertinente entre los Estados, explotadores de aeronaves y aeropuertos; y
- d) se alcancen niveles exigidos de seguridad y se cumpla con las leyes del país en esta materia.

**Artículo 4:** La Aduana General de la República en los aeropuertos internacionales cubanos utiliza la gestión de riesgos en la aplicación de procedimientos de control fronterizo para el levante o despacho de mercancías.

**Artículo 5:** Los Comités de Facilitación aeroportuarios desarrollan una tecnología de información eficaz, para aumentar la eficiencia y efectividad de sus procedimientos en los aeropuertos.

**Artículo 6:** Las disposiciones de este Reglamento no impedirán la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación u otros controles necesarios.

**Artículo 7:** La Autoridad Aeronáutica de la República de Cuba, la DIIE, la AGR y los explotadores de aeronaves intercambian información sobre los puntos de contacto apropiados a los que deben dirigirse las consultas relativas a control fronterizo, salud pública y aduanas.

### **SECCIÓN TERCERA**

#### Abreviaturas

**AGR:** Aduana General de la República  
**API:** Información Anticipada sobre los Pasajeros  
**BCC:** Banco Central de Cuba  
**CUP:** Pesos cubanos  
**DSA:** Dirección de Sanidad Animal del MINAG  
**IACC:** Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba  
**MINAG:** Ministerio de la Agricultura  
**MINREX:** Ministerio de Relaciones Exteriores  
**MINSAP:** Ministerio de Salud Pública  
**MLC:** Moneda Librementemente Convertible  
**OMS:** Organización Mundial de la Salud  
**OMA:** Organización Mundial de Aduanas  
**RSI:** Reglamento Sanitario Internacional  
**USD:** Dólar americano

## CAPÍTULO II ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

### SECCIÓN PRIMERA

#### Generalidades

**Artículo 1:** Las autoridades competentes de los Aeropuertos Internacionales de la República de Cuba adoptan las medidas y procedimientos apropiados para el despacho de las aeronaves que arriban o salen de nuestro territorio, evitando demoras innecesarias.

**Artículo 2:** Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, las autoridades competentes de los Aeropuertos Internacionales tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda.

**Artículo 3:** La AGR concierta, en la medida de lo posible, memorandos de acuerdos con las líneas aéreas que presten servicios internacionales a nuestro país y con los explotadores de nuestros aeropuertos internacionales, estableciéndose mediante esto directrices para una mutua cooperación, con el objetivo de contrarrestar la amenaza que plantea el tráfico internacional de estupefacientes y de sustancias psicotrópicas. Las configuraciones de tales memorandos de acuerdo corresponden a los modelos elaborados por la OMA.

**Artículo 4:** No se podrá negar a una aeronave el acceso a un aeropuerto internacional por motivos de salud pública, a menos que las medidas que se tomen sean conformes al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud.

**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 MINSAP consultará primero con la OMS y la autoridad sanitaria del Estado donde se ha manifestado la enfermedad, antes de adoptar una decisión con respecto a la suspensión de servicios de transporte aéreo e informará al IACC la decisión adoptada.

**4.2:** En el caso de circunstancias excepcionales y en virtud del Principio No. 4 del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) y de conformidad con la carta de las Naciones Unidas y los principios del Derecho Internacional, el Estado tiene derecho soberano de legislar y aplicar leyes en cumplimiento de sus políticas de salud.

**Artículo 5:** Si, en respuesta a un riesgo específico de salud pública o a una emergencia de salud pública de importancia internacional, la República de Cuba considera la introducción de medidas sanitarias adicionales a las recomendadas por la OMS, lo hará de conformidad con el RSI (2005), comprendido entre otros el artículo 43, en el que se estipula, entre otras cosas, que, para determinar si se aplican medidas sanitarias adicionales, los Estados Partes se basarán en: a) principios científicos; b) las pruebas científicas disponibles de un riesgo para la salud humana o, si esas pruebas son insuficientes, la información disponible, incluida la procedente de la OMS y otras organizaciones intergubernamentales y órganos internacionales pertinentes; y c) toda orientación o recomendaciones específicas disponibles de la OMS.

El párrafo anterior solo se aplica a aquellas situaciones en que existe una recomendación temporal RSI (2005) oficial (es decir, en el contexto de una emergencia de salud pública

declarada de importancia internacional), o de una recomendación permanente en vigor. Estos requisitos previstos en el artículo 43 del RSI (2005), pueden también aplicarse en otros contextos que supongan la aplicación de medidas adicionales al tráfico internacional (incluyendo aeronaves), tales como los artículos 23.2, 27.1 y 28 del RSI.

El artículo 43 del RSI (2005), también exige que un Estado que aplique las mencionadas medidas adicionales y estas interfieran significativamente con el tráfico internacional, comunique a la OMS los motivos de salud pública y la información científica pertinente en relación con dichas medidas.

**5.1:** En caso de afectación por una medida adoptada de conformidad con el Artículo 4 de este Capítulo, o por una suspensión descrita en el apartado 4.1, se pedirá al Estado que la aplica mantener consultas, con la finalidad de aclarar la información científica y los motivos de salud pública en que se basa la medida, y encontrar una solución aceptable para ambos Estados.

## SECCIÓN SEGUNDA

### Documentos-Requisitos y uso

**Artículo 6:** Las autoridades competentes de la República de Cuba no exigen para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este Capítulo.

**Artículo 7:** No se exigirá visado, ni se 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.

**Artículo 8:** Se aceptan los documentos de entrada y salida de aeronaves si se presentan en español, árabe, chino, francés, inglés o ruso. Se puede exigir una traducción oral o escrita al idioma español.

**Artículo 9:** Con sujeción a la capacidad tecnológica del aeropuerto internacional en cuestión, los documentos para la entrada y salida de aeronaves se aceptarán cuando se presenten:

- a) en forma electrónica, transmitidos a un sistema de información de las autoridades competentes;
- b) en forma impresa, producidos o transmitidos electrónicamente; o
- c) en forma impresa, llenados manualmente y siguiendo los formatos descritos en la presente Regulación.

**Artículo 10:** Cuando el explotador de aeronaves que operan desde/hacia Cuba o alguien en su nombre transmite a las autoridades competentes del aeropuerto, un determinado documento en forma electrónica, estas no exigirán la presentación de dicho documento en forma impresa.

**Artículo 11:** El formato de declaración general solicitada por los aeropuertos internacionales de la República de Cuba, se limita a los elementos indicados en el Anexo 1 de la presente regulación. La información se acepta en forma electrónica o impresa.

**Artículo 12:** La AGR no exige la presentación de un manifiesto de pasajeros. La información de pasajeros requerida se obtiene a través de la recepción de la API.

**Artículo 13:** La AGR exige la presentación del manifiesto de carga en forma impresa, el mismo se acepta:

- a) el formulario reproducido en el Anexo 3 de la presente Regulación, llenado conforme a las instrucciones; o
- b) el formulario reproducido en el Anexo 3 de la presente Regulación, llenado parcialmente, con una copia de cada carta de porte aéreo que represente la carga a bordo de la aeronave.

**Artículo 14:** Los aeropuertos internacionales de La República de Cuba no exigen la presentación de una declaración escrita de los suministros que permanezcan a bordo de las aeronaves.

**Artículo 15:** La información requerida en la lista de los suministros cargados o descargados de una aeronave, se limita a:

- a) la información indicada en el encabezamiento del modelo del manifiesto de carga;
- b) el número de unidades de cada producto; y
- c) la naturaleza de cada producto.

**Artículo 16:** La AGR en los aeropuertos internacionales de La República de Cuba no exige la presentación de una lista del equipaje acompañado ni del equipaje extraviado cargado o descargado de la aeronave.

**Artículo 17:** La AGR en los aeropuertos internacionales de La República de Cuba no exige una declaración escrita del correo distinta de los formularios prescritos en el Convenio vigente de la Unión Postal Universal.

**Artículo 18:** La autoridad competente de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba, no exige que el explotador de aeronaves entregue más de tres (3) copias de cualquiera de los documentos arriba mencionados en el momento de la entrada o salida de la aeronave.

**Artículo 19:** Si una aeronave no embarca ni desembarca pasajeros ni carga o descarga mercancías, suministro o correo, los aeropuertos internacionales de la República de Cuba no exigen los documentos pertinentes, siempre que se incluya una anotación adecuada en la declaración general.

### **SECCIÓN TERCERA** Corrección de Documentos

**Artículo 20:** En el caso de que se encuentren errores en cualquiera de los documentos arriba mencionados, las autoridades competentes de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba brindan al explotador de aeronaves o al agente autorizado la oportunidad de corregir tales errores o los corrigen ellas mismas.

**Artículo 21:** El explotador de aeronaves o su agente autorizado no está sujeto a sanciones si prueba a las autoridades competentes de los aeropuertos internacionales de la República



de Cuba que cualquier error que se haya encontrado en tales documentos fue involuntario y se hizo sin intención fraudulenta ni negligencia grave. Cuando se considere necesario, para disuadir la repetición de tales errores, se aplica una sanción que no es mayor de la necesaria para tal fin.

### SECCIÓN CUARTA

#### Desinsectación de Aeronaves

**Artículo 22:** La autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba limita todo requisito habitual de desinsectación de las cabinas y los puestos de pilotaje de las aeronaves con aerosoles mientras los pasajeros y tripulantes se encuentren a bordo, a las operaciones con una misma aeronave que tengan su origen o atraviesen territorios que, a su juicio, constituyen una amenaza para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente.

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

**Artículo 23:** La autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba, que exige la desinsectación de aeronaves, examinará periódicamente sus requisitos, y los modificará según corresponda, a la luz de las pruebas disponibles relativas a la transmisión de insectos a nuestro territorio por conducto de las aeronaves.

**Artículo 24:** Cuando se requiera la desinsectación, la autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba autoriza o acepta únicamente los métodos, sean químicos o no, y/o insecticidas que están recomendados por la OMS y que la autoridad sanitaria considera eficaces.

*Esta disposición no excluye la prueba y el ensayo de otros métodos para aprobación en última instancia por la OMS.*

*Se señala a la atención la publicación más reciente de orientación de la OMS sobre métodos y procedimientos de desinsectación.*

**Artículo 25:** La autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba se cerciora de que los procedimientos de desinsectación no tengan efectos nocivos para la salud de los pasajeros, el personal y la carga viva, y que les causea el mínimo de molestias.

**Artículo 26:** La autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba suministra a los explotadores de aeronaves, cuando así se solicita, información apropiada, en lenguaje de fácil comprensión, para la tripulación de vuelo y los pasajeros, en la que se expliquen la reglamentación nacional pertinente, las razones del requisito y los aspectos de seguridad inherente a la ejecución de una desinsectación apropiada a la aeronave.

**Artículo 27:** Cuando la desinsectación se realiza conforme a los procedimientos recomendados por la OMS, la autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba acepta la certificación pertinente en la declaración general, según se indica en el Anexo 1 o, en el caso de una desinsectación residual, el certificado de desinsectación residual reproducido en el Anexo 4 de esta regulación.

**Artículo 28:** Cuando la desinsectación se efectúa conforme al artículo 24 de este Capítulo y se presenta o se pone a disposición de la autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba un certificado de los indicados en el artículo anterior, normalmente dicha autoridad acepta el mencionado certificado y permite que los pasajeros y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave.

**Artículo 29:** La autoridad sanitaria de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba se cerciora de que se apliquen las medidas de mitigación que correspondan cuando se usen insecticidas o cualquier otro medio de desinsectación a fin de evitar que se dañe la estructura de la aeronave o su equipo y material.

*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.*

### SECCIÓN QUINTA

#### Desinfección de Aeronaves

**Artículo 30:** la Dirección de Sanidad Animal (DSA) del MINAG determina, a partir de una evaluación del riesgo, las condiciones bajo las cuales se desinfectará la aeronave. Cuando se requiere la desinfección de la aeronave, se siguen las disposiciones siguientes:

- a) la desinfección responderá al tipo y grupos de riesgo de los patógenos y se efectúa de acuerdo con los procedimientos establecidos en la orientación vigente de la OMS, teniendo en cuenta las recomendaciones del fabricante de la aeronave en su caso;
- b) las zonas sospechadas de estar contaminadas se desinfectan con medios químicos o no químicos que posean propiedades que sean apropiadas para el agente infeccioso sospechoso;
- c) la desinfección será realizada por personal capacitado vestido con equipo de protección personal adecuado; y
- d) cuando se utilicen medios químicos o no químicos de desinfección, se aplicarán medidas de mitigación adecuadas para evitar que se dañe la estructura de la aeronave o su equipo y materiales y proteger de efectos nocivos la salud de los pasajeros, el personal o la carga viva.

*Cuando se requiere la desinfección de aeronaves por motivos de sanidad animal, se utilizan únicamente aquellos métodos y desinfectantes recomendados por la Organización Mundial de Sanidad Animal (OIE).*

*La mayoría de los compuestos químicos que se utilizan para la desinfección 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.*

**Artículo 31:** La autoridad competente dispone medidas o medios para asegurarse de que, se desinfecten las zonas contaminadas y el equipo o las herramientas que se hayan utilizado cuando se contaminen superficies o equipo de la aeronave con líquidos corporales, incluyendo excrementos.

**Artículo 32:** Cuando se exija 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 el artículo 30.

**Artículo 33:** La autoridad competente dispone 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 compartimiento aviónico o la zona de la cocina, de conformidad con las directrices de los fabricantes de aeronaves.

**Artículo 34:** Cuando se exija constancia de la desinfección tras un incidente sanitario o contaminación a bordo, la autoridad competente acepta una notificación general en la Declaración General prevista en el Anexo 1 de este Reglamento o la planilla de control de desinfección correspondiente como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud, y permitirá que quienes viajan a bordo y la tripulación desembarquen inmediatamente de la aeronave.

*En el sitio web de la OACI dedicado a la seguridad operacional figura un ejemplo de planilla de control de desinfección.*

**Artículo 35:** La autoridad competente establece criterios basados en el desempeño para sus requisitos de desinfección en cooperación con la autoridad 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.

*La orientación sobre tipos de productos químicos que pueden usarse debería indicar si los productos están o no disponibles en la región y si pueden transportarse de un Estado contratante a otro.*

**Artículo 36:** Cuando se exija constancia de la desinfección en forma adicional o junto con la limpieza general, la autoridad competente acepta la notificación correspondiente en la Declaración General prevista en el Anexo 1 de este Reglamento como prueba de que la desinfección se realizó de acuerdo con los procedimientos recomendados por la Organización Mundial de la Salud.

## SECCIÓN SEXTA

Disposiciones Relativas a los Vuelos de la Aviación General Internacional y a Otros Vuelos No Regulares

**Artículo 37:** La Dirección de Aeronavegación del IACC, publica en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), los requisitos respecto a avisos previos y solicitudes de autorización previa para vuelos de la aviación general y otros vuelos no regulares.

**Artículo 38:** El Departamento de Permiso y Planificación de Vuelos del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba coordina, tramita y autoriza el aterrizaje de toda aeronave en los aeropuertos de la República de Cuba.

**Artículo 39:** La Dirección de Aeronavegación del IACC indica en sus respectivas Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP) la dirección postal y, cuando se disponga de ellos, la dirección de la Red de Comunicaciones Fijas Aeronáuticas (AFTN), el número de télex o dirección cablegráfica, el número de facsímil, la dirección de correo electrónico, la página Web y el número de teléfono del Departamento de Permiso y Planificación de Vuelos del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba.

**Artículo 40:** El Departamento de Permiso y Planificación de Vuelos del IACC, notifica a los organismos competentes, a través de la autoridad aeroportuaria, las llegadas, salidas u operaciones de tránsito previstas.

**Artículo 41:** El Departamento de Permiso y Planificación de Vuelos del IACC, normalmente no requiere que se solicite autorización previa o notificación por vía diplomática, a menos que el vuelo sea de carácter diplomático.

**Artículo 42:** El Departamento de Permiso y Planificación de Vuelos del IACC, como entidad encargada de coordinar, tramitar y autorizar las solicitudes de permisos de operación:

- a) establece procedimientos mediante los cuales se dé curso rápido a esas solicitudes;
- b) otorga dicho permiso por un período de tiempo determinado o respecto a cierto número de vuelos, siempre que sea posible, y
- c) no percibe honorarios, derechos ni impuestos por el otorgamiento de tales permisos;

La aviación general está exenta de costos por trámites cuando se refiere a operaciones no comerciales.

**Artículo 38:** En el caso de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o alquiler, no se exigen más datos que los indicados en la Regulación Aeronáutica Cubana “Concesión de Permisos de Operación a Transportistas Aéreos” (RAC 8).

**38.1:** La Dirección de Aeronavegación del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba publica, en sus respectivas Publicaciones de Información Aeronáutica (AIP), el tiempo mínimo requerido con antelación a los vuelos para procesar las solicitudes de autorizaciones previas a las que se hace referencia en el artículo anterior.

**Artículo 39:** Si se trata de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, se requiere autorización previa por razones de seguridad de vuelo. No se exigirá ninguna otra información aparte de la que contiene el plan de vuelo, cuando se solicite tal autorización previa.

Las especificaciones relativas a planes de vuelo figuran en la Regulación Aeronáutica Cubana “Reglamento del Aire” (RAC 2).

**Artículo 40:** Al solicitar autorización previa para los vuelos a que se hace referencia en el artículo anterior, no se exige que las solicitudes se presenten con más de tres (3) días laborales de anticipación.

**Artículo 41:** Referente al aviso previo de llegada, si se trata de aeronaves en tránsito sin escala o que hagan escala con fines no comerciales, no se 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.

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

**Artículo 42:** Se acepta la información contenida en el plan de vuelo como aviso previo adecuado de llegada, siempre que esta información se reciba como mínimo con dos (2) horas de antelación a la llegada, y el aterrizaje se efectúe en el aeropuerto internacional previamente designado.

**Artículo 43:** En cuanto al despacho de aeronaves, los aeropuertos internacionales de la República de Cuba en los que se efectúan operaciones de la aviación general internacional, disponen lo necesario para que los servicios de inspección y de despacho fronterizos sean de nivel adecuado para dichas operaciones.

**Artículo 44:** Sobre la permanencia de las aeronaves, las autoridades miembros de los Comités de Facilitación de los Aeropuertos Internacionales de Cuba, 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 sesenta (60) minutos, se incluyen las medidas de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la recaudación de derechos aeroportuarios y otros gravámenes, y las medidas de control fronterizo.

**Artículo 45:** En los aeropuertos internacionales de la República de Cuba, en los que las operaciones de la aviación general internacional sean poco frecuentes, recibirán la atención de la Empresa Comercial TAKE OFF y los servicios de inspección y de despacho fronterizos por las autoridades competentes.

**Artículo 46:** A las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares y efectúen un vuelo hasta un aeropuerto internacional de la República de Cuba, o pasen por él, y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos, de conformidad con el artículo 24 del Convenio de Aviación Civil Internacional, se les permite permanecer dentro de nuestro Estado durante el período que se establezca, sin exigir que la aeronave quede como garantía prendaria del pago de los derechos de aduana.

CAPÍTULO III  
**ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE**

SECCIÓN PRIMERA  
Generalidades

**Artículo 1:** A fin de facilitar y acelerar la inspección y el despacho de las personas que entran y salen a través de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba, las autoridades competentes de los Comités de Facilitación de los aeropuertos adoptan normas de control de fronteras adecuadas al entorno del transporte aéreo y las aplican de modo de impedir que se produzcan demoras innecesarias.

**Artículo 2:** Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, todos los factores que intervienen tendrán presente la utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de inmigración, cuando corresponda.

**Artículo 3:** Cuando en las dependencias de la DIIE de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba utilizan microprocesadores con circuitos integrados (IC) u otras tecnologías optativas de lectura mecánica para la presentación de datos personales, incluyendo datos biométricos, en sus documentos de viaje, toma las medidas para que los datos codificados puedan ser revelados al titular del documento, si lo solicita.

**Artículo 4:** La República de Cuba no prorroga la validez de los documentos de viaje de lectura mecánica. La DIIE establece que los documentos de viaje de lectura mecánica se habilitan cada dos años, mediante el estampado de una pegatina que no altera la zona de lectura mecánica, y se enmienda el texto pertinente.

*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.*

SECCIÓN SEGUNDA  
Documentos Requeridos para Viajar

**Artículo 5:** El personal de las líneas aéreas, de la AGR y la DIIE no exigirán a los visitantes, para la entrada y salida del territorio nacional, que presenten otros documentos de los prescritos en este Capítulo.

**Artículo 6:** El personal de las líneas aéreas, de la AGR y la DIIE no exigirán a los visitantes que viajen por vía aérea y sean titulares legítimos de pasaportes válidos reconocidos por el gobierno cubano y de visados válidos, si corresponde, que presenten ningún otro documento de identidad.

*Esta disposición no pretende disuadir a los Estados contratantes de 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.*

6.1 A los visitantes extranjeros se le acepta como documento de viaje equivalente al pasaporte: el Laissez Passer, en viaje de trabajo emitido por las Naciones Unidas; libro de

marino (o Seaman Book en Inglés), siempre y cuando forme parte de la tripulación del buque; Certificado de Identidad y Viaje emitido por la República de Cuba para extranjeros y personas sin ciudadanía; Documento de viaje y tránsito emitido por Cuba a sus nacionales para regresar al país; Certificado de Miembro de la Tripulación de aeronave conforme a las normas de la OACI, más la licencia de vuelo en función de trabajo y documento de viaje emitidos por los Estados, siempre y cuando pueda ingresar al país de origen; Tarjeta de identidad alemana (Kinde Raisweis), para los nacionales menores de dieciséis (16) años. Otros documentos no son aceptados.

**Artículo 7:** Los extranjeros a su entrada al territorio nacional han de portar visa de acuerdo a la motivación del viaje.

7.1 Se exceptúan del requisito del visado, los ciudadanos de países con los cuales Cuba tiene suscrito convenio de exención, para las categorías, motivaciones y términos que establece la letra de dicho convenio.

**Artículo 8:** Los extranjeros, cubanos residentes en el exterior y emigrados, a su entrada a la República de Cuba, requieren de un seguro de viaje con cobertura para cubrir gastos médicos durante su estancia, emitida por una aseguradora reconocida en Cuba, el cual ha de adquirir en el punto de origen. En casos excepcionales, se puede comprar a su llegada al aeropuerto.

**8.1:** No se aplica a los portadores de pasaportes diplomáticos, oficiales, de servicio, marino, miembros de las tripulaciones, miembros de organizaciones internacionales acreditadas, ni residentes permanentes, de inmobiliaria y temporales en Cuba, becario extranjero que estudie en Cuba portador de visa C-1, C-2, D-5, E-1, E-2, F-1 y F-2 y cubanos emigrados a los que les fue aprobada su residencia en Cuba.

**8.2:** Los pasajeros que viajen en calidad de turista, tienen que poseer una solvencia económica acorde con el tiempo de estancia en Cuba.

**Artículo 9:** Los tripulantes para ingresar al territorio nacional:

- a. Han de poseer pasaporte o Certificado de Miembro de Tripulación y Licencia de vuelo, ambos válidos y vigentes, y estar reflejados en la Declaración General.
- b. Para tripulantes en rotación y los que se des enrolan por vía marítima o ingresan por vía aérea para enrolarse, la estancia máxima será de siete (7) días.

**Artículo 10:** Los pasajeros en tránsito o transbordo por menos de setenta y dos (72) horas, no necesitan visa. Pueden permanecer en el recinto aeroportuario o ingresar al país, previa presentación del boleto de retorno o de continuar viaje confirmado y la autorización expresa de la Dirección de Identificación, Inmigración y Extranjería. La estancia superior a dicho término, solo es prorrogable en casos de fuerza mayor.

**Artículo 11:** Los ciudadanos cubanos residentes en el exterior y emigrados que deseen entrar al territorio nacional tienen que cumplir, además, los siguientes requisitos:

- a. Los emigrados antes del 1ro de enero de 1971, podrán ser admitidos con el pasaporte de la ciudadanía adquirida y la correspondiente habilitación de Entrada HE-11.

- b. Los nacidos en Cuba, con independencia de otra ciudadanía que ostenten, no podrán acogerse a las facilidades que brinda la tarjeta de turista. Se exceptúan los hijos de extranjeros, nacidos en Cuba durante el cumplimiento de misión oficial de sus padres.
- c. Podrán ser admitidos en Cuba, como miembros de tripulaciones de aeronaves de bandera extranjera, previa presentación de la credencial que lo identifica como tal.
- d. Tienen limitada la entrada a Cuba los que se encuentren comprendidos en alguna de las causales de inadmisibilidad que define el Artículo 24.1 de la Ley de Migración de la República de Cuba.

**Artículo 12:** Los cubanos residentes en Cuba podrán salir y entrar como tripulantes de aeronaves de bandera extranjera, previo cumplimiento de las formalidades establecidas: portar pasaporte cubano, válido y vigente, Certificado de Miembro de Tripulación (CMT), estar reflejado en la Declaración General del vuelo y vestir el uniforme que identifica a la aerolínea que representa.

**Artículo 13:** El personal de las líneas aéreas, de la AGR y la DIIE no exigirán a los visitantes, para la entrada y salida del territorio nacional, que presenten otros documentos de los prescritos en este Capítulo.

### SECCIÓN TERCERA

#### Seguridad de los Documentos de Viaje

**Artículo 14:** La DIIE actualiza 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.

**Artículo 15:** La DIIE establece 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.

**15.1:** La DIIE establece 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

**Artículo 16:** La DIIE planifica expedir documento de viaje de lectura mecánica electrónico (eMRTD) para el año 2024, de conformidad con las especificaciones del Doc. 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.

*Las especificaciones para los eMRTD se encuentran en el Doc 9303, en las Partes 9, 10, 11 y 12.*

**Artículo 17:** La DIIE incorpora datos biométricos en los documentos de viaje de lectura mecánica, usando las impresiones dactilares y el reconocimiento de rostro según se especifica en el Doc. 9303 “Documentos de viaje de lectura mecánica” de la OACI.

**Artículo 18:** La DIIE notifica 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).



**18.1** El Inspector de la DIIE verifica, 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) de la INTERPOL.

#### SECCIÓN CUARTA Documentos de Viaje

**Artículo 19:** La DIIE expide los pasaportes en formato de lectura mecánica, conforme al Documento 9303, Parte 4, de la OACI.

*El artículo anterior no impide la posibilidad de la emisión de pasaportes o documentos de viaje provisionales que no sean de lectura mecánica, de validez limitada, en casos de emergencia.*

**19.1** En el caso de los pasaportes expedidos después del 24 de noviembre de 2005 y que no sean de lectura mecánica, la DIIE se asegurará de que la fecha de vencimiento sea anterior al 24 de noviembre de 2015.

**Artículo 20:** La DIIE expide los documentos de identidad aceptados para fines de viaje, en una forma susceptible de lectura mecánica, tal como se estipula en el Doc. 9303.

**Artículo 21:** La DIIE brinda al público instalaciones accesibles para la recepción de solicitudes de documentos de viaje o para la expedición de documentos de viaje.

**Artículo 22:** La DIIE establece procedimientos transparentes para la solicitud de expedición, renovación o reemplazo de documentos de viaje, y pone a disposición de los solicitantes la información que describa sus requisitos, si fuere solicitada.

**22.1** Al cobrar derechos por la expedición, renovación o reemplazo de un documento de viaje, la cantidad de tales derechos no excederá del costo de la operación.

**Artículo 23:** La DIIE expide pasaportes individuales para cada persona, sea cual fuere su edad.

**Artículo 24:** La DIIE, al expedir pasaportes, de la República de Cuba prescribirá normalmente un período de validez de: seis (6) años.

*El período de validez de los pasaportes es de no más de diez (10) años por la duración limitada de los documentos y la apariencia cambiante del titular del mismo con el transcurso del tiempo.*

*Los pasaportes de emergencia, diplomáticos, oficiales y otros expedidos con fines especiales pueden tener un período de validez más corto.*

*La DIIE trabaja en expedir pasaportes de menores con un período de validez de no más de cinco (5) años por la apariencia rápidamente cambiante de los mismos.*

#### SECCIÓN QUINTA Visados de Salida

**Artículo 25:** La legislación cubana establece que los cubanos residentes en Cuba no requieren de permiso de salida.

**Artículo 26:** No se exige permiso de salida a los extranjeros residentes permanentes y residentes temporales con más de noventa (90) días en el territorio nacional.

#### SECCIÓN SEXTA Visados de Entrada y Reingreso

**Artículo 27:** La República de Cuba suprime u omite los requisitos de visado de entrada a los nacionales de otros Estados que soliciten entrada como visitantes, en correspondencia con los Convenios Bilaterales que se establezcan entre la República de Cuba y esos Estados.

**Artículo 28:** Cuando los nacionales residentes se consideran emigrados y deseen entrar al país, cumplirán con lo establecido en la Sección Primera de este Capítulo.

**Artículo 29:** Los extranjeros residentes temporales y permanentes, después del periodo autorizado, requieren de los permisos legales establecidos para entrar al país.

**Artículo 30:** La DIIE o el MINREX, según corresponda, establecen procedimientos simples y transparentes para solicitar la expedición de visados de entrada a los visitantes eventuales, y aseguran que las solicitudes para dichos visados se tramiten lo más rápido posible después de que se reciban.

**Artículo 31:** Ciertos tipos de visado pueden adquirirse en los consulados cubanos en el exterior. Las visas de turista las adquieren los mayoristas, quienes se encargan de hacerlas llegar a los viajeros.

**Artículo 32:** Las visas para fines turísticos, pueden ser adquiridas en las oficinas cubanas del servicio exterior, agencias de viajes y turoperadores, la cual es válida por 30 días a partir de la entrada en el país y prorrogable hasta 90 días, excepto para los canadienses, quienes disponen de 90 días iniciales, prorrogables por igual término.

**Artículo 33:** La República de Cuba expide visado no susceptible de lectura mecánica por lo que los datos personales y de expedición, se ajustan a las especificaciones para la zona visual del visado de lectura mecánica que figura en el documento 9303, Parte 7.

#### SECCIÓN SÉPTIMA Tarjetas de Embarque/Desembarque

**Artículo 34:** No se exige a los visitantes que vengan 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, se elaborarán sistemas para captar electrónicamente esa información de los documentos de viaje de lectura mecánica o de otras fuentes.

**Artículo 35:** Cuando se exige un registro escrito de datos personales a los visitantes que llegan o salen del país, las exigencias se limitan a las que aparecen en el Anexo 5 de esta Regulación- Tarjeta de embarque/desembarque.

**Artículo 36:** Estas tarjetas se aceptan una vez que el visitante las llena, sin exigir que el explotador de aeronaves las llene o verifique.

**Artículo 37:** Se suministran 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 llegan durante el vuelo.

#### SECCIÓN OCTAVA Inspección de Documentos de Viaje

**Artículo 38:** La DIIE asiste a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por las/los pasajeras/os, a fin de prevenir el fraude y los abusos.

**Artículo 39:** A fin de cumplir el artículo anterior, se concertarán acuerdos con otros Estados, para permitir que se asignen funcionarios de enlace en los aeropuertos, si así se requiere, para asistir a los explotadores de aeronaves a determinar la validez y autenticidad de los documentos de viaje de las personas que se embarcan.

**Artículo 40:** Los explotadores de aeronaves toman las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que las personas lleven consigo los documentos prescriptos de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este Capítulo.

**40.1** La DIIE incauta los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Esta autoridad también incautará los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retiran de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado, salvo en casos en que la DIIE retenga los documentos con fines de cumplimiento de la ley. En este caso, la DIIE notificará a las autoridades correspondientes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática de dicho Estado.

**40.2:** La DIIE no exige que los explotadores de aeronaves incauten los documentos mencionados en el inciso anterior.

**40.3:** La DIIE no exige que un explotador de aeronaves transporte a un/a pasajero/a desde un punto de salida o tránsito, al destino final previsto, cuando esta dirección haya determinado que el documento de viaje presentado por dicho pasajero es fraudulento, falsificado o imitado o está en poder de una persona que no es el legítimo titular.

*Nada en esta disposición ha de interpretarse en el sentido de impedir el regreso de pasajeros/as no admisibles cuyos documentos de viaje sean fraudulentos, falsificados o imitados o estén en poder de un impostor y hayan sido incautados por la DIIE de conformidad con lo expresado el artículo 41.1 de este Capítulo y que viajen con una carta de envío emitida de conformidad con el artículo 7 del Capítulo V de esta Regulación.*

**40.4** La DIIE emplea los sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) a fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea.

**40.5** La DIIE utiliza la información del PKD disponible para validar los eMRTD; llevar a cabo el cotejo biométrico con el fin de establecer que el pasajero es el titular legítimo del documento; e indagar en la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL, así como en otros registros de control fronterizo, con el propósito de determinar la admisibilidad para cruzar la frontera.

**40.6** La DIIE asegura 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.

#### SECCIÓN NOVENA Procedimientos de Salida

**Artículo 41:** La AGR no exige certificados de pago de impuesto sobre la renta a los pasajeros.

**Artículo 42:** La AGR no hace responsables a los explotadores de aeronaves en caso de falta de pago de impuesto sobre la renta por las/los pasajeras/os.

**Artículo 43:** Los Comités de Facilitación de los Aeropuertos Internacionales de Cuba, se fijan como objetivo un plazo máximo de sesenta (60) minutos en conjunto para completar los trámites de salida requeridos de todas/os las/los pasajeras/os respecto a los cuales no sean necesarios más que los trámites normales; calculándose dicho plazo desde el momento en que el pasajero se presenta al primer punto de despacho del aeropuerto, es decir, el mostrador de presentación y facturación de la línea aérea, el punto de control de seguridad u otro punto de control establecido en cada aeropuerto.

*Los trámites de salida requeridos que habrán de completarse en los sesenta (60) minutos arriba mencionados incluyen: presentación en el mostrador de la línea aérea; medidas de seguridad de la aviación y, cuando corresponda, la recaudación de derechos aeroportuarios y otros gravámenes; y medidas de control fronterizo de salida, por ejemplo, controles de pasaportes, de sanidad o de aduanas.*

**Artículo 44:** Durante la inspección de los documentos de viaje, la DIIE en colaboración con la administración aeroportuaria, adopta un sistema de inspección de varias filas u otro medio de distribuir a las/los pasajeras/os, a fin de acelerar dichas inspecciones.

**Artículo 45:** Para la inspección de control fronterizo, normalmente no se exige la inspección del equipaje de las/los pasajeras/os que salgan de nuestro territorio.

#### SECCIÓN DÉCIMA Procedimientos de Entrada y Responsabilidades

**Artículo 46:** Los Comités de Facilitación de los Aeropuertos Internacionales de Cuba, con la cooperación de los explotadores de aeronaves, se fijan como objetivo el despacho en menos de cuarenta y cinco (45) minutos después del desembarque de todos los pasajeros con respecto a los cuales no sea necesario más que la inspección normal, cualquiera que sea el tamaño de la aeronave y la hora de llegada.

**Artículo 47:** Para acelerar las inspecciones de inmigración a los pasajeros, la administración aeroportuaria adopta un sistema por filas múltiples u otro medio de distribuir a los pasajeros en los aeropuertos internacionales en que el volumen del tráfico lo justifique.

**Artículo 48:** Excepto en circunstancias especiales, no se exige que se recojan los documentos de viaje de los pasajeros o de la tripulación antes de que lleguen a los puntos de control de pasaportes.

**Artículo 49:** La DIIE acepta prontamente a los pasajeros y tripulantes para verificar si son o no admisibles en nuestro territorio.

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

**Artículo 50:** El explotador de aeronaves es responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación que desembarcan desde el momento en que abandonan la aeronave hasta que son aceptados para la verificación que se prescribe en el artículo anterior.

**Artículo 51:** Después de haber aceptado a los pasajeros y miembros de la tripulación para verificación, las autoridades de Inmigración son las responsables de la custodia y cuidado de estos hasta que sean admitidos, o sean considerados no admisibles.

**Artículo 52:** La responsabilidad del explotador de aeronaves respecto a la custodia y el cuidado de los pasajeros y los miembros de la tripulación cesa en el momento en que dichas personas son admitidas legalmente en el país.

**Artículo 53:** Los documentos de identidad de un visitante son examinados solamente una vez en el momento de la entrada y en el momento de la salida, salvo en circunstancias especiales.

**Artículo 54:** No se exige una declaración escrita del equipaje de los pasajeros y de la tripulación, cuando estos no lleven mercancías restringidas o sujetas al pago de derechos de aduanas.

**Artículo 55:** Se adopta el sistema de doble circuito u otros procedimientos selectivos para la 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.

*Véase el Anexo 6 de la presente Regulación “Recomendación de la Organización Mundial de Aduanas” para un control de aduanas simplificado, basado en el sistema de doble circuito.*

**Artículo 56:** En el caso que el documento de viaje del visitante haya expirado antes del fin del período de validez del visado, se continúa aceptando al visitante hasta la fecha de expiración de su visado, siempre que se presente con el nuevo documento de viaje del visitante.

**Artículo 57:** Cuando se expiden visados por un número limitado de entradas, se indica de forma apropiada, clara y que no sea despectiva, cada vez que se utilice el visado, a fin de que su titular, cualquier explotador de aeronaves o las autoridades competentes del país puedan determinar su validez rápidamente y sin emplear medios especiales.

**Artículo 58:** Las autoridades correspondientes, excepto en casos particulares, devuelven inmediatamente después de examinarlos, los documentos de viaje presentados individualmente por los pasajeros y la tripulación.

**Artículo 59:** Los pasajeros y sus equipajes que llegan en un vuelo internacional que hace dos (2) o más paradas en aeropuertos internacionales dentro del territorio nacional, no se someten a las formalidades de control fronterizo en más de un aeropuerto de nuestro país.

#### SECCIÓN DÉCIMOPRIMERA Procedimientos y Requisitos de Tránsito

**Artículo 60:** Cuando las instalaciones de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba lo permitan, se adoptan medidas, mediante zonas de tránsito directo u otros arreglos para que las tripulaciones, pasajeros y sus equipajes procedentes de otro Estado y que continúan 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 al país.

**Artículo 61:** Las entidades correspondientes de la República de Cuba mantienen al mínimo el número de Estados cuyos nacionales deben tener visados de tránsito directo cuando llegan en un vuelo internacional y continúan su viaje a un tercer Estado en el mismo vuelo o en otro vuelo, desde el mismo aeropuerto, el mismo día.

#### SECCIÓN -DÉCILOSEGUNDA Disposición del Equipaje Separado de su Propietario

**Artículo 62:** Se permite a los explotadores de aeronaves enviar el equipaje extraviado al lugar en que se encuentre su propietario y no se imponen sanciones, multas, derechos de importación, ni impuestos a los explotadores de aeronaves por el hecho de haberse extraviado el equipaje.

**Artículo 63:** Se permite que el equipaje extraviado se transfiera directamente entre vuelos internacionales en el mismo aeropuerto, sin examen alguno, salvo por razones de seguridad de la aviación u otros controles necesarios. Cuando no se pueda hacer la transferencia directa, los administradores de aeropuertos disponen lo necesario para guardar los equipajes temporalmente bajo vigilancia en un lugar apropiado.

**Artículo 64:** Los aeropuertos internacionales de la República de Cuba permiten 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.

**Artículo 65:** Los aeropuertos internacionales de la República de Cuba aceleran 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 establecen las autoridades competentes, se permite que los explotadores de aeronaves abran tal equipaje si es necesario para determinar quién es su propietario.

**Artículo 66:** Se libera al explotador de aeronaves de la obligación de custodiar el equipaje que no ha sido despachado por las autoridades correspondientes, y de la responsabilidad del pago de los derechos de importación e impuestos aplicables a dicho equipaje, cuando este queda a cargo de la aduana y está bajo su control exclusivo.

**Artículo 67:** Los explotadores de aeronaves no podrán transportar deliberadamente, los equipajes no acompañados por problemas de capacidad en sus aeronaves.

### SECCIÓN DÉCIMOTERCERA

#### Identificación y Entrada de la Tripulación y Otro Personal de los Explotadores de Aeronaves

**Artículo 68:** Los Comités de Facilitación de los Aeropuertos Internacionales de la República de Cuba, establecen medidas, en cooperación con los explotadores de aeronaves, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiere a la llegada y a la salida.

**Artículo 69:** Se facilita y agiliza el proceso mediante el cual los explotadores de aeronaves con base en nuestro territorio puedan solicitar los certificados de miembros de la tripulación (CMT) para su personal de tripulación.

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

**Artículo 70:** El Estado cubano no expide los CMT en forma de tarjetas de lectura mecánica, por lo que las tripulaciones viajan con documentos de viaje de lectura mecánica controlados por sus administraciones.

**70.1** El Departamento de Licencias e Instrucción del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, establece procedimientos que permiten que el miembro de la tripulación al que se expide el certificado de miembro de la tripulación pueda examinar y revisar la validez de los datos que contiene e incorporar correcciones, si es necesario, de forma gratuita para el miembro de la tripulación.

**Artículo 71:** El Departamento de Licencias e Instrucción del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, en la medida que los explotadores de aeronaves deciden expedir tarjetas de identificación de la tripulación, exige que dichos documentos de identidad se elaboren en el formato indicado en el Anexo 7 de la presente Regulación, es decir, con la misma presentación de la zona de inspección visual del certificado de miembro de la tripulación de lectura mecánica, y con la capacidad de aceptar la confirmación de identidad y la verificación de seguridad del documento por lectura mecánica.

**71.1** El Departamento de Licencias e Instrucción del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, garantiza que los registros de los certificados de miembros de la tripulación y otros documentos de identidad oficiales de cada uno de los miembros de la tripulación, expedidos, suspendidos o retirados, se almacenen en una base de datos electrónica, protegida contra interferencia y accesos no autorizados. Toda la información almacenada en la base de datos

electrónica y en los certificados de miembros de la tripulación, se limita a los detalles esenciales para la finalidad de verificar la identidad del miembro de la tripulación.

**Artículo 72:** Los CMT solo se expedirán después de que el Departamento de Licencias e Instrucción del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, se establecen controles adecuados, tales como la certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de la existencia de tarjetas en blanco y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.

**Artículo 73:** La DIIE acepta los CMT expedidos en forma de tarjetas de lectura mecánica para entrada de los miembros de la tripulación sin visado, cuando lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor.

**73.1** Se eximen 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 periodo permitido por Cuba, si se encuentran contemplados en la Declaración General. Igual tratamiento se les otorgará a los inspectores de la aviación civil.

**73.2** Se exime del requisito de visado a los miembros de la tripulación que lleguen y presenten un CMT, cuando lleguen en un vuelo de otro explotador de aeronaves o por otro medio de transporte y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor a fin de iniciar en servicio activo el vuelo que tengan asignado.

**Artículo 74:** El Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, establece medidas para solicitar al Ministerio de Relaciones Exteriores, la entrada temporal del personal técnico de explotadores de aeronaves extranjeras que efectúan operaciones hasta nuestro territorio o nos sobrevuelan, y que se necesitan urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave, que por razones técnicas no puede continuar su viaje. Si se requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestiona sin demora su admisión.

#### SECCIÓN DÉCIMOCUARTA Inspectores de la Aviación Civil

**Artículo 75:** La DIIE se encarga de que se trate a los inspectores de la aviación civil de otro Estado contratante, cuando desempeñan funciones de inspección, de la misma manera que a los miembros de la tripulación, al proceder con las formalidades de salida o de llegada.

**Artículo 76:** La Dirección de Operaciones y Seguridad Operacional del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba, otorga a sus inspectores de la aviación civil un documento de identidad, de conformidad con el formato del Anexo 8 de la presente Regulación.

**Artículo 77:** Los inspectores de la aviación civil, han de llevar consigo el documento de identidad especificado en el Artículo 76, una copia del itinerario del inspector expedido por la línea aérea que emplea al inspector y un pasaporte válido.

**Artículo 78:** La DIIE extiende los privilegios de admisión temporal, como se indica en el Artículo 73 de este Capítulo, con respecto a los miembros de la tripulación, a los inspectores de la aviación civil de otro Estado contratante que presentan los documentos



indicados en el Artículo 77 (es decir, documento de identidad, itinerario y pasaporte válido), y su salida sea posterior a un periodo de descanso normal.

#### SECCIÓN DÉCIMOQUINTA

##### Asistencia de Emergencia/Visados de Entrada en Casos de Fuerza Mayor

**Artículo 79:** Se eximen 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 periodo permitido por Cuba, si se encuentran contemplados en la Declaración General. Igual tratamiento se les otorgará a los inspectores de la aviación civil.

**Artículo 80:** La DIIE establece 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, con la adquisición de la visa de turista en el propio aeropuerto, siempre que la autoridad migratoria después de valorar el caso autorice su compra.

**Artículo 81:** La DIIE en coordinación con la administración aeroportuaria y los agentes de las líneas aéreas, establece 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.

**Artículo 82:** En situaciones de emergencia por razones de fuerza mayor, los agentes de las líneas aéreas y la administración de los aeropuertos darán 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.

**Artículo 83:** La DIIE en coordinación con la administración aeroportuaria y los agentes de las líneas aéreas, establece medidas para permitir la salida desde el territorio cubano, o el tránsito a través de este, a los pasajeros que tengan reservaciones de viajes aéreos válidos, incluso en el caso de que sus visados hayan expirado a causa de razones de fuerza mayor.

**Artículo 84:** La DIIE en coordinación con la administración aeroportuaria y los agentes de las líneas aéreas, establece 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.

**Artículo 85:** En caso de demora o desviaciones de los vuelos por razones de fuerza mayor, la DIIE en coordinación con la administración aeroportuaria y los agentes de las líneas aéreas establece medidas para permitir el tránsito de los pasajeros que tienen una reserva válida de viaje por vía aérea, pero que no poseen los visados de entrada requeridos.

#### SECCIÓN DÉCIMOSÉXTA

##### Menores

**Artículo 86:** La DIIE, la AGR, el MINSAP y los funcionarios de Sanidad vegetal y Sanidad animal en coordinación con la administración aeroportuaria aseguran que su personal reciba la instrucción necesaria para considerar el bienestar de los menores acompañados y no acompañados.

**Artículo 87:** La CACSA asegura que sus explotadores de aeronaves y administración aeroportuaria proporcionen instrucción adecuada a su personal de tierra y cabina en el manejo de menores.

**Artículo 88:** La DIIE, la AGR, el MINSAP y los funcionarios de Sanidad vegetal y Sanidad animal, en coordinación con la administración aeroportuaria y los explotadores de aeronaves, cuando sea posible, intercambiarán información respecto a los puntos de contacto pertinentes, disponibles las veinticuatro (24) horas, a los que podrían remitirse asuntos que tengan que ver con el bienestar de un menor.

**Artículo 89:** Cuando lo permitan las restricciones sobre la privacidad y protección de los datos, la AGR en coordinación con la administración aeroportuaria asegura que los explotadores de aeronaves se dirijan a la DIIE, la AGR, el MINSAP, a los funcionarios de Sanidad vegetal y Sanidad animal para plantearles cualquier preocupación en relación con el bienestar de un menor.

**Artículo 90:** La administración aeroportuaria en coordinación con los agentes de las líneas aéreas pondrá a un menor no acompañado bajo el cuidado de la DIIE en la primera oportunidad que se presente si hubiera preocupaciones significativas que no puedan resolverse rápido en relación con el bienestar del menor no acompañado durante el viaje.

**Artículo 91:** No se permite que menores con menos de cinco (5) años de edad viajen sin una persona acompañante.

**Artículo 92:** Los explotadores de aeronaves establecerán un programa para manejar a los menores no acompañados que viajen bajo su supervisión.

**Artículo 93:** Los explotadores de aeronaves que operan desde y hacia la República de Cuba que transporten menores no acompañados, con los correspondientes servicios de acompañamiento tienen que incluir la siguiente información en el formulario que acompaña al menor:

- a) Nombres y apellidos, número de pasaporte o de documento de identidad y datos de contacto (país de residencia, domicilio, número de teléfono) del menor, de la persona que lo entrega a la salida y de la persona que lo recoge en el lugar de destino;
- b) Nombres y apellidos y datos de contacto (país de residencia, domicilio, número de teléfono) del progenitor o tutor legal del menor.

**CAPÍTULO IV**  
ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS

**SECCIÓN PRIMERA**  
Generalidades

**Artículo 1:** Con miras a facilitar y acelerar el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, la AGR y otras entidades involucradas adoptan reglamentos y procedimientos apropiados a las operaciones de carga aérea, y los aplican de forma que se eviten demoras innecesarias.

**Artículo 2:** Con respecto a la carga que se traslada por transporte aéreo y de superficie bajo la misma carta de porte aéreo, la Aduana aplicará los mismos reglamentos y procedimientos, y en la misma forma, que se aplican a la carga que se traslada solamente por vía aérea.

**Artículo 3:** La AGR, al introducir o enmendar reglamentos y procedimientos para el levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, consulta con los explotadores de aeronaves y otras partes interesadas, con miras a tomar las medidas previstas en el artículo 1 de este capítulo.

**Artículo 4:** La AGR elabora 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.

**Artículo 5:** Cuando la naturaleza de un envío pueda atraer la atención de aduana, de sanidad animal y vegetal, la AGR realiza el levante/despacho coordinado con el resto de las entidades, y de ser posible, realizarán su control simultáneamente y con un mínimo de demora.

**Artículo 6:** La AGR no exige normalmente la inspección física de la carga que haya de importarse o exportarse; utiliza la gestión de riesgos para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección.

**Artículo 7:** Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia, se utilizarán técnicas modernas de registro e inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse.

**Artículo 8:** En relación con los aeropuertos internacionales de Cuba, se podrán establecer zonas francas e instalarlas y operarlas ellos mismos o bien permitir que otras partes interesadas instalen y operen dichas zonas francas o depósitos de aduana, debiendo publicar reglamentos detallados respecto a los tipos de operaciones que puedan o no efectuarse en ellas.

**Artículo 9:** En todos los casos en que la zona franca o depósitos de aduana no se proporcionen en un aeropuerto internacional, pero se hayan establecido en otras partes dentro de la misma vecindad general, se dispondrá lo necesario para que el transporte aéreo pueda utilizarlas en las mismas condiciones que los demás medios de transporte.

**Artículo 10:** La AGR considera la introducción de programas de Operador Económico Autorizado que acrecienten la seguridad, creando así un entorno que permita medidas que faciliten el control aduanero.

Las medidas de facilitación del control aduanero podrán 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 han de basarse en la información requerida que se proporcione con antelación a los servicios aduaneros y en la utilización de procedimientos de evaluación de riesgos.

**Artículo 11:** La AGR fomenta 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.

### SECCIÓN SEGUNDA

#### Información Requerida por las Autoridades Competentes

**Artículo 12:** La AGR prevé lo necesario para la presentación electrónica de información sobre la carga antes de la llegada o salida de esta.

**Artículo 13:** La AGR exige los datos mínimos necesarios para el levante o despacho de mercancías importadas o mercancías destinadas a la exportación.

**Artículo 14:** Para fines de facilitación, la AGR considerará, 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.

**Artículo 15:** La AGR exige datos adicionales para compilar los datos estadísticos, eligiendo el momento y los arreglos oportunos para no demorar el levante de las mercancías.

**Artículo 16:** La AGR, según sus capacidades tecnológicas, acepta los documentos relativos a la importación o exportación de mercancías, incluyendo el manifiesto de carga o las cartas de porte aéreo, cuando se presenten en forma electrónica transmitidos a un sistema de información de la Aduana.

**Artículo 17:** La producción y presentación del manifiesto de carga y de la carta (o cartas) de porte aéreo, son responsabilidad del explotador de aeronaves o de su agente autorizado. La producción y presentación de los demás documentos requeridos para el despacho de mercancías son responsabilidad del declarante.

**Artículo 18:** Cuando la AGR exige documentos adicionales para los trámites de importación, exportación o tránsito, tales como facturas comerciales, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, no obliga al explotador de aeronaves que se cerciore de que se satisfacen los requisitos relativos a la documentación, y no lo hace responsable, multará o sancionará al explotador por inexactitudes u omisiones en tales documentos, siempre que él sea el declarante, esté actuando en nombre de éste o tenga responsabilidades jurídicas específicas.

Se persigue mantener la responsabilidad del transportista en la transportación de armas, explosivos y cualquier otra sustancia de las reguladas internacionalmente, y cumplir el requisito de permiso previo del país receptor.

**Artículo 19:** 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 (véase Anexo 10); y en el formulario del Anexo 3 de la presente Regulación, en lo que se refiere al manifiesto de carga.

**Artículo 20:** Con el objeto de promover la facilitación del comercio y la aplicación de medidas de seguridad de la aviación, la Aduana, con fines de normalización y armonización del intercambio de datos electrónicos, alienta a todas las partes interesadas a implantar sistemas compatibles y a utilizar las normas y protocolos apropiados aceptados internacionalmente.

**20.1** La AGR considerará 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”).

**20.1:** La AGR alentará 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.

**Artículo 21:** Los sistemas de información electrónica para el levante y despacho de mercancías comprenderán su traslado entre el modo de transporte aéreo y otros modos.

**Artículo 22:** Cuando la AGR exige documentos complementarios, tales como licencia y certificados, para la importación o exportación de determinadas mercancías, publica sus requisitos y establece procedimientos adecuados para solicitar la expedición o renovación de tales documentos.

**Artículo 23:** En la medida de lo posible, la AGR elimina todo requisito de presentar manualmente los documentos necesarios y establece procedimientos que permitan su presentación por medios electrónicos.

**Artículo 24:** La AGR no exige las formalidades consulares, ni derechos u honorarios consulares en relación con los documentos requeridos para conceder el levante o despacho de mercancías.

### **SECCIÓN TERCERA**

#### **Levante y Despacho de la Carga de Exportación y de importación**

**Artículo 25:** La AGR exige la declaración de mercancías de exportación simplificada y documentos complementarios necesarios.

**Artículo 26:** La AGR dispone lo necesario para que el levante de las cargas de exportación se realice hasta la hora de cierre del vuelo, para garantizar las operaciones de balance del peso antes de la salida.

**Artículo 27:** La AGR permite que las mercancías que hayan de exportarse se presenten para el despacho en cualquier oficina de aduana designada a tal efecto. El traslado de las mercancías de dicha oficina al aeropuerto del que habrán de exportarse se efectúa con arreglo a los procedimientos establecidos en las leyes y reglamentos nacionales. Dichos procedimientos tienen que ser lo más sencillos posible.

**Artículo 28:** La AGR no exige sistemáticamente la prueba de la llegada de las mercancías al extranjero para los trámites de importación, exportación o tránsito.

**Artículo 29:** Cuando la AGR dispone la inspección de las mercancías, pero las mismas ya se han cargado en una aeronave que sale, normalmente se permite al explotador de la aeronave 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.

**Artículo 30:** Las autoridades competentes, al programar los reconocimientos de las mercancías, dan prioridad a los animales vivos y mercancías perecederas, y a otras mercancías cuyo despacho con carácter urgente es admitido por dichas autoridades.

**Artículo 31:** Las cargas declaradas como efectos personales y transportados como equipaje no acompañado, se despachan según arreglos simplificados.

**Artículo 32:** La legislación cubana en materia aduanera prevé procedimientos simplificados para el levante o despacho de mercancías, pero estos no guardan relación con el valor de las mercancías, ni con el tipo de estas, ni el nivel de autorización de personas.

**Artículo 33:** La AGR establecerá 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 tienen que 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.

**33.1** Los procedimientos especiales para las personas autorizadas incluirán, entre otros:

- a) 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;
- b) 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;
- c) la presentación de una declaración de mercancías de importación o exportación sobre la base del ingreso en los registros de la persona autorizada; o
- d) 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 que importa o exporta con frecuencia.

El término “persona autorizada” proviene de la norma de transición 3.32 del Convenio internacional para la armonización y simplificación de los regímenes aduaneros de la OMA, revisado en 1999, que entró en vigor en 2006 (el Convenio de Kyoto revisado).

**Artículo 34:** Las mercancías a las que no se concede la aplicación de los procedimientos simplificados o especiales mencionados entre el artículo 30 y el artículo 33.1 de este Capítulo, son objeto de levante o despacho rápidamente a la llegada, a condición de que cumplan los requisitos de aduana y de otro tipo. La AGR se fija el objetivo de conceder el levante de todas las mercancías que no necesitan inspección alguna en las tres (3) horas siguientes a su llegada y a la presentación de la documentación pertinente. La AGR, sanidad animal y vegetal, y los explotadores de aeronaves e importadores o sus agentes autorizados, coordinan sus respectivas funciones para asegurar el logro de este objetivo.

**Artículo 35:** Las solicitudes para el levante de los envíos parciales, serán tramitadas de acuerdo a la legislación cubana en materia aduanera, cuando esta prevea el levante de tales envíos.

**Artículo 36:** La AGR permite que las mercancías que se han descargado de una aeronave en un aeropuerto internacional de Cuba, se trasladen a cualquier oficina de aduanas designada dentro del Estado, para fines de despacho. Los procedimientos de aduanas relativos a tal traslado tienen que ser los más sencillos posible.

**Artículo 37:** La AGR no impone sanciones, multas u otros cargos similares, cuando por causa de error, emergencia o inaccesibilidad a la llegada, las mercancías no se descargan en el lugar de destino previsto, siempre que:

- a) el explotador de aeronave o su agente autorizado notifique este hecho a la Aduana, dentro del plazo límite fijado;
- b) se dé una razón válida por la que no pudieron descargarse las mercancías, que resulte aceptable para la Aduana; y
- c) el manifiesto de carga se enmiende debidamente y en el plazo establecido.

**Artículo 38:** La AGR no impone sanciones, multas u otros cargos similares, cuando por causa de error o problemas de tramitación las mercancías se descargan en un aeropuerto internacional de Cuba sin que figuren en el manifiesto de carga, siempre que:

- a) el explotador de aeronaves o su agente autorizado notifique este hecho a la Aduana, dentro del plazo límite fijado;
- b) se dé una razón válida por la que no se informó de las mercancías, que resulte aceptable para la Aduana;
- c) el manifiesto de carga se enmiende debidamente; y
- d) se disponga de la mercancía conforme a los arreglos aduaneros pertinentes.

La AGR facilita la expedición de las mercancías a su lugar de destino correcto, cuando corresponde y siempre que se cumplan sus requisitos.

**Artículo 39:** Si las mercancías se expiden a un lugar de destino de Cuba, pero no han sido objeto de levante para el consumo interior y posteriormente se exige que se devuelvan al punto de origen o que se reexpidan a otro lugar de destino, el Estado cubano permite 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.

**Artículo 40:** La AGR exime al explotador de aeronaves o, cuando corresponda, a su agente autorizado, de los derechos e impuestos a la importación cuando las mercancías se han puesto bajo la custodia de las autoridades competentes o, con el consentimiento de estas últimas, se han trasladado y puesto en poder de un tercero que ha dado las seguridades adecuadas a la aduana.

#### SECCIÓN CUARTA

Piezas de Repuesto, Equipo, Suministros y Otro Material de Aeronaves Importado o Exportado por los Explotadores de Aeronaves en Relación con los Servicios Internacionales

**Artículo 41:** Los suministros y las provisiones transportados a bordo, que se importen al territorio de Cuba para su uso a bordo de las aeronaves en servicios internacionales, quedan exentos de los derechos e impuestos a la importación, siempre que se cumplan los reglamentos aduaneros de Cuba.

**Artículo 42:** La AGR no exigirá documentación secundaria (como certificado de origen y facturas consulares o especializadas) en relación con la importación de suministros y de provisiones transportadas a bordo.

**Artículo 43:** La AGR permitirá la venta o el uso de suministro y provisiones transportadas a bordo de la aeronave para consumo, sin el pago de derechos de importación y otros impuestos, cuando las aeronaves que realizan vuelos internacionales:

- a) hagan escala en dos (2) o más aeropuertos internacionales en el territorio de Cuba, sin realizar aterrizajes intermedios en el territorio de otro Estado; y
- b) no embarquen pasajero alguno en vuelos interiores.

**Artículo 44:** La AGR, siempre que se cumplan sus reglamentos y requisitos, exonerará 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 importadas en el territorio de Cuba por un explotador de aeronave de otro Estado contratante o en nombre del mismo, para uso del explotador o de su agente autorizado dentro de los límites de un aeropuerto internacional de Cuba, o en una instalación aprobada situada fuera del aeropuerto.

**Artículo 45:** Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado ha concluido los procedimientos de documentación simplificados, la AGR concede 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 Aviación Civil Internacional.

**Artículo 46:** Una vez que el explotador de aeronaves o su agente autorizado ha concluido los procedimientos de documentación simplificados, la Aduana concede 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.



**Artículo 47:** El IACC permite el préstamo a explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes o sus agentes autorizados, de equipos de aeronaves, 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.

**Artículo 48:** La AGR dispondrá lo necesario para la importación, libre de derechos e impuestos, de los documentos de los explotadores de aeronaves definidos en el Capítulo I de la presente Regulación y que hayan de utilizarse en relación con los servicios aéreos internacionales.

### SECCIÓN QUINTA Contenedores y Paletas

**Artículo 49:** A condición de que se cumplan sus reglamentos y requisitos, la AGR concede a los explotadores de aeronaves de otros Estados contratantes, la admisión temporal de contenedores y paletas, sean o no propiedad del explotador de aeronave en la que lleguen, siempre que vayan a ser utilizados en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo.

**Artículo 50:** La AGR exige un documento de admisión temporal para los contenedores y paletas, únicamente cuando lo considere esencial para los fines de control aduanero.

**Artículo 51:** Cuando se exija una prueba de la reexportación de los contenedores y paletas, la AGR aceptará los registros de utilización pertinentes del explotador de aeronaves o de su agente autorizado, como prueba de dicha reexportación.

**Artículo 52:** La AGR efectúa los arreglos necesarios para permitir a los explotadores de aeronaves que, bajo supervisión de las autoridades competentes, descarguen la carga en tránsito que llega en contenedores y paletas, para así poder seleccionar y reunir los envíos con el objeto de reexpedirlos, sin necesidad de someterlos a despacho para consumo dentro del país.

**Artículo 53:** Se permite que los contenedores y paletas importados a Cuba según lo dispuesto en el Artículo 49 de este Capítulo, se trasladen 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.

**Artículo 54:** Cuando lo exigen las circunstancias, la AGR permite el almacenamiento de contenedores y paletas admitidos temporalmente, en lugares situados fuera del aeropuerto.

**Artículo 55:** La AGR permite el préstamo entre explotadores de aeronaves de contenedores y paletas admitidos según lo dispuesto en el Artículo 49 de este Capítulo, sin pago de derechos e impuestos a la importación, siempre que vayan a ser utilizados únicamente en un servicio internacional de salida o reexportados de otro modo.

**Artículo 56:** La AGR permite que los contenedores y paletas admitidos temporalmente se reexporten por intermedio de cualquiera de sus oficinas de aduanas designadas.

**Artículo 57:** La AGR permite la admisión temporal de piezas de repuesto cuando es necesario para la reparación de contenedores y paletas admitidos según lo dispuesto en el Artículo 49 de este Capítulo.

#### SECCIÓN SEXTA

##### Documentos y Procedimientos Relativos al Correo

**Artículo 58:** Los aeropuertos internacionales de Cuba llevan a cabo la manipulación, envío y despacho del correo aéreo y se ajustan a los procedimientos de documentación, como se prescribe en las disposiciones en vigor de la Unión Postal Universal.

#### SECCIÓN SÉPTIMA

##### Material Radiactivo

**Artículo 59:** La AGR facilitará que se conceda, en forma expedita, el levante del material radiactivo que se importe por aire, en particular, del material empleado en aplicaciones médicas, siempre y cuando se cumplan las leyes y reglamentos correspondientes que rijan la importación de dicho material.

La notificación anticipada, ya sea en papel o en forma electrónica, del transporte de material radiactivo, facilitará la entrada de dicho material a Cuba.

**Artículo 60:** Las autoridades competentes evitarán imponer reglamentación o restricciones de aduanas o de otro tipo para la entrada/salida aparte de las disposiciones al respecto que figuran en el documento 9284, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

**Artículo 61:** Cuando se adopte reglamentación o restricciones de aduanas o de otro tipo para la entrada/salida que difieren de las específicas en el documento 9284 Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 3 del Capítulo II de la RAC 18 "Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea".

**CAPÍTULO V**  
PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

**SECCIÓN PRIMERA**  
Generalidades

**Artículo 1:** A fin de limitar al mínimo las interrupciones de las operaciones de la aviación civil internacional, el Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba coopera mutuamente con otras organizaciones de nuestro Estado, miembros del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo, y con otros Estados, para resolver con prontitud toda diferencia que surja en la aplicación de las disposiciones de este Capítulo.

**Artículo 2:** La DIIE facilitará el tránsito de personas que estén siendo retiradas de otro Estado, en cumplimiento de las disposiciones de este Capítulo, y brindará la cooperación necesaria al explotador (o explotadores) de aeronaves y a la escolta (o escoltas) que lleven a cabo dicho traslado.

**2.1:** Durante el período en que un/a pasajero/a no admisible, o una persona que va a ser deportada, esté bajo la custodia de funcionarios del Estado, estos preservarán la dignidad de dichas personas y no adoptarán medidas que puedan violar dicha dignidad.

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

**SECCIÓN SEGUNDA**  
Personas No Admisibles

**Artículo 3:** La DIIE notificará sin tardanza a los explotadores de aeronaves que una persona ha sido considerada no admisible, de conformidad con el **Artículo 52** del Capítulo III de esta Regulación, confirmándolo por escrito lo antes posible.

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

**Artículo 4:** La DIIE consulta 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.

*Nada en esta disposición se interpretará en el sentido de permitir el regreso de una persona que busque asilo en nuestro territorio a un país donde su vida o libertad pudieran verse amenazadas con razón de su raza, religión, nacionalidad, pertenencia a un determinado grupo social o de sus opiniones políticas.*

**Artículo 5:** La DIIE se cerciora 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 incluye información relativa al vuelo de entrada (de llegada) que transporte a dicha persona y el nombre, la edad, el sexo y la nacionalidad de la persona en cuestión, si se conocen esos datos.

**Artículo 6:** Al ordenar el retiro de una persona no admisible que haya perdido o destruido sus documentos de viaje, la DIIE expedirá una Orden de Retiro, siguiendo el formato que se indica en el Anexo 9.1 del presente Reglamento, a fin de facilitar información a las autoridades de los Estados de tránsito o del punto inicial del viaje. 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. El formato establecido en Cuba para esta Orden, difiere fundamentalmente en solicitar más elementos sobre los motivos por los cuales se ordena el retiro de la persona.

**Artículo 7:** Al ordenar el retiro de una persona no admisible, cuyos documentos de viaje hayan sido confiscados de conformidad con el **Artículo 40.1** del Capítulo III de la presente regulación, la DIIE expedirá una carta de envío siguiendo el formato que se indica en el Anexo 9.2, de esta regulación, 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.

**Artículo 8:** Si la DIIE tiene 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 este pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

**Artículo 9:** El explotador de aeronaves es 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.

**9.1:** Para 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, los gastos serán asumidos por el infractor. En el caso que el infractor se declare insolvente, las representaciones diplomáticas y/o consulares del Estado de la persona en cuestión, son responsables del costo del cuidado y la custodia desde el momento en que esas personas sean consideradas no admisibles hasta que sean devueltas al explotador de aeronaves para su retiro del Estado.

**Artículo 10:** Cuando una persona se considere no admisible y se la entregue al explotador de aeronaves para que la transporte fuera del territorio de Cuba, no se impedirá que el explotador de aeronaves recobre de dicha persona los gastos de transporte relacionados con su retiro.

**Artículo 11:** El explotador de aeronaves trasladará a la persona no admisible:

- a) al punto donde inició su viaje; o
- b) cualquier otro punto donde sea admisible.

**11.1:** Cuando corresponda, se consultará con el explotador de aeronaves con respecto al lugar más práctico al que se trasladará a la persona inadmisibles.

**11.2:** Cuando el retiro de una persona no admisible se relacione con un menor no acompañado, la DIIE tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona.

**Artículo 12:** La legislación cubana en materia migratoria, establece que se retornará al país de origen a todo pasajero que sea declarado inadmisibles en un tercer país y utilice nuestro territorio como tránsito. Igual tratamiento recibirá quien al regresar al país de origen sea declarado inadmisibles.

**Artículo 13:** La DIIE aceptará la carta de envío y todo otro documento que se haya expedido de conformidad con los Artículos 6 ó 7 de este Capítulo, como documento suficiente para proceder al examen de la persona a la que se refiere la carta.

**Artículo 14:** La DIIE 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 demuestran que tomaron las precauciones necesarias para asegurarse de que dichas personas tuvieran los documentos exigidos para entrar a Cuba.

*Prestar atención al texto pertinente del Doc. 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica y textos de orientación correspondientes, y del Manual de facilitación (Doc. 9957), donde pueden consultarse las explicaciones sobre las irregularidades y el examen y autenticación de los documentos de viaje.*

**Artículo 15:** Cuando, a juicio de las autoridades migratorias, los explotadores de aeronaves hayan cooperado satisfactoriamente con ellas para evitar el transporte de pasajeros no admisibles, se atenuarán las multas que de otro modo podrían aplicarse si se hubiese transportado a dichas personas al territorio cubano.

**Artículo 16:** La DIIE 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, para lo cual garantizará la salida del (los) pasajeros en el siguiente vuelo, siendo el pasajero el responsable del costo de los gastos de alojamiento y alimentación que origine.

*Puede hacerse una excepción a esta disposición en el caso de vuelos pocos frecuentes o si la DIIE tiene razones para creer que podría haber un número extraordinariamente alto de personas no admisibles en un vuelo específico.*

### SECCIÓN TERCERA

#### Personas Deportadas

**Artículo 17:** Cuando la DIIE deporta a una persona del territorio cubano, notificará el hecho a dicha persona mediante una orden de deportación, indicando el nombre del Estado de destino.

**Artículo 18:** Las empresas transportadoras tendrán en todo caso la obligación de transportar al país de origen o procedencia, a aquellos extranjeros o personas sin ciudadanía que hubiesen traído al territorio nacional, cuando la DIIE, por cualquier causa, disponga su reembarque dentro del primer año de su arribo.

**18.1:** La DIIE y los explotadores de aeronaves, cuando sea posible, intercambian información relativa a los puntos de contacto de veinticuatro (24) horas, a los que han de dirigirse las consultas relacionadas con personas deportadas.

**18.2:** Cuando el retiro de una persona deportada se relacione con un menor no acompañado, la DIIE tomará las medidas apropiadas para asegurarse de que se disponga de los arreglos pertinentes para el menor en el punto de salida, de tránsito o de destino, prestando particular atención al interés de la persona.

**Artículo 19:** Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, la DIIE pondrá en disposición de este, tan pronto como sea posible, pero a más tardar veinticuatro (24) horas antes de la hora de salida prevista del vuelo, lo siguiente:

- a) una copia de la orden de deportación,
- b) una evaluación de riesgo efectuada por la DIIE para determinar si la persona deportada está en condiciones de ser retirada con o sin acompañamiento de custodia, en particular teniendo en cuenta su aptitud médica, psíquica y física para el transporte, su voluntad o falta de voluntad de realizar el viaje, patrones de comportamiento y antecedentes de violencia, y toda otra información que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y
- c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

*Para cerciorarse de que existe coordinación en las normas sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables de la RAC 17, capítulo 4.*

**19.1:** El explotador de aeronaves o la/el pilota/o al mando tienen 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.

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

**19.2:** Al disponer los arreglos necesarios para el retiro de una persona deportada, la DIIE toma en cuenta la política del explotador de aeronaves relativa al número de personas deportadas que pueden transportarse en un vuelo determinado.

*La DIIE consultará con el explotador de aeronaves respecto al vuelo u otro método de transporte que sea más conveniente.*

**Artículo 20:** Al hacer arreglos para el retiro de una persona deportada al Estado de destino, se utilizarán en la medida de lo posible vuelos directos sin escalas.

**Artículo 21:** Cuando la DIIE presente a la persona deportada para su retiro, 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.

**Artículo 22:** La DIIE admite en el territorio nacional a los nacionales que hayan sido deportados de otro Estado.

**Artículo 23:** La legislación cubana en materia migratoria, establece que no aceptará a sus nacionales residentes en el exterior (emigrados) deportados de otro Estado, si el deportado no es tramitado adecuadamente por la vía diplomática. Se aceptarán a los titulares de permiso de residencia en el exterior y permiso de salida indefinida. En el caso de cubanos residentes que salieron por asuntos personales u oficiales, si están dentro del término autorizado para permanecer en el exterior, se autorizará la entrada como deportado.

**Artículo 24:** La DIIE dará consideración especial a la admisión de una persona deportada de otro Estado que tenga prueba de residencia válida y autorizada dentro del territorio nacional de Cuba.

**Artículo 25:** Al determinar que una persona deportada debe ser escoltada, y el itinerario comprenda una escolta en un Estado intermedio, la DIIE y las autoridades migratorias del otro Estado se cerciorarán 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 participantes en el lugar de tránsito.

#### SECCIÓN CUARTA

##### Obtención de un Documento de Viaje Sustitutivo

**Artículo 26:** El Documento de Viaje Sustitutivo es el documento de viaje que excepcionalmente se expide a favor de ciudadanos cubanos residentes en Cuba que se encuentren en el exterior en misión oficial o visita temporal, cuando hayan extraviado su pasaporte. El referido documento se expedirá solo con el fin de que puedan regresar al territorio nacional, siendo válido para una sola entrada.

**Artículo 27:** Cuando deba obtenerse un Documento de Identidad y Viaje a fin de facilitar el retiro y la aceptación de la persona en Cuba, la DIIE proporcionará toda la asistencia que sea viable para la obtención de dicho documento.

*A fin de aclarar la aplicación de esta Norma, véase el Artículo 13.*

**Artículo 28:** Las Oficinas Consulares de Cuba en el exterior, cuando reciban una solicitud de Documento de Identidad y Viaje para el regreso a Cuba de uno de sus nacionales residentes, realizará las gestiones ante las autoridades migratorias cubanas.

**Artículo 29:** Para expedir este documento, el funcionario consular solicitará a la DIIE la comprobación correspondiente, para lo cual enviará a esta los datos generales del ciudadano, fecha de salida de Cuba, tipo de permiso, lugar por donde tramitó y foto escaneada. En estos casos se esperará la respuesta de la DIIE para expedir el Documento de Identidad y Viaje. Este será expedido dentro de los treinta (30) días a partir de efectuada la solicitud.

**Artículo 30:** Cuando la persona que solicitó el documento de viaje es un nacional, pero no se puede expedir el documento correspondiente dentro del plazo de treinta (30) días de efectuada la solicitud, se expedirá un documento de viaje de emergencia que confirme la nacionalidad de la persona interesada con validez para su readmisión en Cuba.

**Artículo 31:** En cuanto a los ciudadanos cubanos residentes en el exterior, las Oficinas Consulares de Cuba en el exterior facilitarán la obtención del pasaporte cubano correspondiente, según las normas establecidas para ello.

**Artículo 32:** La admisión como repatriado de un emigrado cubano se realizará y autorizará de acuerdo a la legislación cubana en materia migratoria.



**CAPÍTULO VI**  
AEROPUERTOS INTERNACIONALES.  
INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

**SECCIÓN PRIMERA**  
Generalidades

**Artículo 1:** En consulta con los explotadores de aeropuertos, se garantizará que, en el diseño, la elaboración y el mantenimiento de las instalaciones y servicios en los aeropuertos internacionales se proporcionen medidas efectivas y eficaces por lo que respecta al movimiento del tráfico.

**Artículo 2:** Se garantiza que los explotadores de aeronaves y de aeropuertos proporcionen lo necesario para el tratamiento agilizado de pasajeros, tripulantes, equipaje, carga y correo.

**Artículo 3:** Se garantizará que, cuando corresponda, en los aeropuertos internacionales se proporcionen servicios eficaces de despacho fronterizo por lo que respecta a aduanas, inmigración, sanidad animal y sanidad vegetal.

*Los servicios eficaces de despacho de aduanas, inmigración, cuarentena y sanidad en las fronteras comprenden una comunicación oportuna que garantice que la adaptación a los nuevos requisitos sea razonable, viable y factible en los plazos dados, con arreglo al capítulo 1, artículos 1.2 b) y 1.2 c).*

**Artículo 4:** En consulta con los explotadores de los aeropuertos, se garantiza que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales sean, en lo posible, flexibles y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico, a un mayor número de medidas de seguridad a raíz de un incremento de la amenaza, o a otras modificaciones para apoyar medidas de integridad fronteriza.

*Respecto a las necesidades en materia de seguridad de la aviación, véase la disposición pertinente de la Regulación Aeronáutica Cubana “Seguridad de la Aviación Civil de Cuba” (RAC 17).*

**Artículo 5:** El MINSAP evalúa periódicamente la posibilidad de amenazas inminentes a la salud pública en los aeropuertos internacionales en tanto puntos de entrada y dispone acciones coordinadas para hacerles frente.

*Se señala a la atención los requisitos relativos al contenido del plan de emergencia de aeródromo previstos en el capítulo IV del RAC 14, Volumen I, y los requisitos del artículo 18, sección sexta del capítulo 8 relativos al plan nacional para afrontar brotes de enfermedades transmisibles en la aviación.*

**Artículo 6:** Se exige que, cuando corresponda, al planificarse nuevas instalaciones y servicios o modificaciones importantes en las instalaciones y servicios existentes, comprendidas aquellas de carga en los aeropuertos internacionales, las entidades responsables de dichos planes consulten con la DIIE, la AGR, la Dirección de Sanidad Animal y vegetal, los explotadores de aeronaves y los organismos competentes que representen a los usuarios de los aeropuertos, desde las primeras etapas de los planes.

**Artículo 7:** Los explotadores de aeronaves comunican a los explotadores de aeropuertos y organismos gubernamentales competentes, 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.

**Artículo 8:** Con sujeción a la reglamentación pertinente y dentro de las limitaciones establecidas por el explotador de aeropuerto debido a las restricciones ocasionadas por espacio o capacidad limitados, se permite que los explotadores de aeronaves elijan el modo en que en que deben llevarse a cabo sus operaciones de servicios de escala y quiénes han de realizarlas.

### SECCIÓN SEGUNDA

#### Disposiciones Relativas al Movimiento del Tráfico en los Aeropuertos

**Artículo 9:** El IACC se asegurará de que los explotadores de aeropuertos proporcionen instalaciones servicios adecuados para permitir el embarque y desembarque de pasajeros sin demoras.

**Artículo 10:** Los aeropuertos, explotadores de aeronaves y autoridades competentes intercambiarán, 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.

**Artículo 11:** El IACC, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, cuando corresponda y después de hacer las consultas del caso, implantarán instalaciones y servicios automatizados para el tratamiento de pasajeros y equipajes.

**Artículo 12:** Los aeropuertos internacionales de Cuba aseguran que la señalización en los aeropuertos esté basada en los textos de orientación que existan sobre señales de orientación y dirección, como las “Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas” (Doc. 9636), publicado conjuntamente por la OACI y la Organización Marítima Internacional.

**Artículo 13:** Las autoridades competentes, en consulta con los explotadores de de aeropuertos y de aeronaves, notifican a los viajeros, mediante señales, volantes, vídeos, audio, sitio 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.

**Artículo 14:** Se asegurará, que los explotadores de aeropuertos 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 justifique.

**Artículo 15:** Los explotadores de aeropuertos y aeronaves, según corresponda, instalan sistemas de información de vuelos que puedan proporcionar información exacta, adecuada y actualizada al minuto sobre salidas, llegadas, cancelaciones, retrasos y asignación de terminales/puertas de embarque.

**Artículo 16:** Los explotadores de aeropuertos o los proveedores de servicios, según corresponda, proporcionan instalaciones y servicios de estacionamiento de automóviles para uso de los pasajeros, visitantes, miembros de la tripulación y personal en los aeropuertos internacionales de Cuba.

**SECCIÓN TERCERA**

Disposiciones Relativas al Estacionamiento y al Servicio de las Aeronaves

**Artículo 17:** Se asegura la disponibilidad de instalaciones y servicios 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.

**SECCIÓN CUARTA**

Salida de Pasajeros, Tripulaciones y Equipajes

**Artículo 18:** Los correspondientes proveedores de servicios proporcionan medios de transporte adecuados entre los edificios terminales del aeropuerto durante las horas en las que el mismo esté en servicio.

**Artículo 19:** Se permite que los explotadores de aeropuertos y de aeronaves proporcionen instalaciones y servicios de presentación y facturación fuera del aeropuerto, siempre y cuando se cumplan todas las medidas de seguridad de la aviación necesarias y otros requisitos en materia de control.

**Artículo 20:** El personal de seguridad de la aviación y/o de control fronterizo asegura que se utilicen técnicas eficientes de inspección y registro al realizar el registro de los pasajeros y de su equipaje, a fin de facilitar la salida de las aeronaves.

**Artículo 21:** Cuando haya que realizar un registro físico, se dispondrá de un local para garantizar la privacidad de los pasajeros. Los registros físicos serán realizados por personas del mismo sexo que los pasajeros en cuestión.

**Artículo 22:** Las instalaciones y servicios para la presentación y las operaciones de los tripulantes han de ser de fácil acceso y estar muy cerca entre sí.

**Artículo 23:** Los explotadores de aeropuertos, la DIIE, la AGR y los funcionarios de salud pública, sanidad animal y vegetal proporcionan servicios eficientes a los explotadores de aviación general o a su(s) agente(s) en relación con sus requisitos operacionales y administrativos.

**Artículo 24:** Existirá un número suficiente de canales de control de manera que el despacho de los pasajeros y tripulantes que salen pueda hacerse con la menor demora posible. Se dispondrá, además, si es posible de canales adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados sin demorar el movimiento de los pasajeros.

**SECCIÓN QUINTA**

Entrada de Pasajeros, Tripulantes y Equipajes

**Artículo 25:** Los aeropuertos internacionales de Cuba dispondrán de suficientes puestos de control, de manera que pueda hacerse el despacho de los pasajeros y tripulaciones que llegan con la menor demora posible. Se prestará atención especial a los puntos en que con más frecuencia se originan demoras para los pasajeros, garantizando, si es posible, uno o

más puestos adicionales a los cuales podrán derivarse los casos complicados, sin demorar la afluencia de los pasajeros.

**Artículo 26:** El aeropuerto dispondrá de un área de entrega de equipaje con un espacio adecuado que permita a cada pasajero identificar con facilidad y recoger rápidamente su equipaje facturado.

**Artículo 27:** Los explotadores de aeropuertos aseguran que, cuando corresponda, se instalen sistemas mecanizados de entrega de equipaje en los aeropuertos internacionales para facilitar el movimiento del equipaje de los pasajeros.

**Artículo 28:** La administración de los aeropuertos internacionales de Cuba se asegurará de que los pasajeros puedan obtener ayuda para el traslado de su equipaje desde las áreas de recogida de equipaje hasta puntos lo más cerca posible de los medios de transporte de superficie del aeropuerto o entre terminales de aeropuertos.

### SECCIÓN SEXTA

#### Tránsito y Traslado de Pasajeros y Tripulantes

**Artículo 29:** Siempre que sea posible, se permitirá a los pasajeros que permanezcan a bordo de la aeronave y se autorizará el embarque y desembarque durante el reabastecimiento de combustible, a condición de que se tomen las medidas de seguridad operacional y protección necesarias.

**Artículo 30:** Los explotadores de aeropuertos proporcionan 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 se convenían entre los explotadores de aeropuertos y los explotadores de aeronaves.

### SECCIÓN SÉPTIMA

#### Instalaciones y Servicios Varios en los Edificios Terminales de Pasajeros

**Artículo 31:** Se proveen instalaciones para el almacenamiento del equipaje dejado por sus propietarios en los aeropuertos internacionales, a fin de recogerlo más tarde sujeto a los requisitos de seguridad de la aviación.

**Artículo 32:** Los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, según corresponda, proporcionan 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.

**Artículo 33:** La administración aeroportuaria, en cooperación con los explotadores de aeropuertos, asegura 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 salen.

**Artículo 34:** Se toman disposiciones a fin de contar con instalaciones para los organizadores de grupos y de viajes turísticos comprendido 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.

**Artículo 35:** Las entidades de servicio de venta, en consulta con la administración aeroportuaria, asegura que las instalaciones y servicios de venta al por menor se encuentren situadas convenientemente, pero sin impedir el movimiento de los pasajeros.

### SECCIÓN OCTAVA

#### Instalaciones para el Manejo y Despacho de la Carga y el Correo

**Artículo 36:** Los explotadores de aeropuertos disponen lo necesario para el despacho de las aeronaves exclusivamente de carga.

**Artículo 37:** La administración aeroportuaria asegura que las terminales de carga y sus caminos de acceso a la parte pública estén debidamente diseñados y explotados para proporcionar acceso eficaz.

**Artículo 38:** Las autoridades competentes, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, aseguran 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.

**Artículo 39:** La empresa AEROVARADERO, en cooperación con la administración aeroportuaria y los explotadores de aeronaves, dispone 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 nacionales aplicables.

### SECCIÓN NOVENA

#### 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

**Artículo 40:** Las autoridades de salud pública, fitosanitarias y veterinarias, en colaboración con la administración aeroportuaria, asegurarán el mantenimiento de la sanidad pública, incluyendo la cuarentena de las personas, animales y plantas en los aeropuertos internacionales.

**Artículo 41:** Cuba cuenta con instalaciones de Salud pública y servicios sanitarios para el público viajero, tripulantes y el personal de tierra, distribuidos en el país, a través de la red nacional de asistencia médica.

*Las instalaciones y servicios sanitarios podrán comprender la evaluación médica, pruebas diagnósticas, vacunación o revacunación y la entrega de los correspondientes certificados. Este método recomendado no debería interpretarse como un derecho del público viajero, las tripulaciones y el personal de tierra de acceder a pruebas diagnósticas, vacunación o revacunación en el aeropuerto.*

*Se señalan a la atención la parte IV y el Anexo 1 del Reglamento Sanitario Internacional (2005) relativos a los requisitos de capacidad básica para los aeropuertos designados puntos de ingreso por los Estados contratantes en su territorio.*

**Artículo 42:** El MINSAP y el MINAG en consulta con el MITRANS disponen que los aeropuertos internacionales de la República de Cuba tengan acceso a instalaciones apropiadas para la administración de las medidas de sanidad pública y de las relativas a la reglamentación veterinaria y fitosanitaria, aplicables a aeronaves, tripulantes, pasajeros, equipajes, mercancías, correos y suministros.

**Artículo 43:** Los aeropuertos internacionales de la República de Cuba garantizan que los pasajeros y tripulantes en tránsito puedan permanecer en locales libres de cualquier peligro de infección y de insectos vectores de enfermedades y, cuando sea necesario, se proporcionan 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 harán arreglos y se proporcionarán medios de modo similar, en lo que respecta a los animales.

**Artículo 44:** La empresa CUBACATERING S.A. y las empresas de comercio interior aseguran que los procedimientos de manipulación y distribución de productos destinados al consumo (por ejemplo, alimentos bebidas y agua) a bordo de las aeronaves y en los aeropuertos, cumplan con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) y las orientaciones pertinentes de la OMS y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y los reglamentos nacionales.

**Artículo 45:** La empresa CUBACATERING S.A., los explotadores aéreos nacionales y las empresas de comercio interior asegurarán de que las personas y entidades que intervengan en la manipulación y distribución de productos destinados al consumo (alimentos, bebidas y agua) a bordo de las aeronaves y en los aeropuertos tengan la capacitación necesaria para brindar dicho servicio en cumplimiento de las directrices pertinentes de la Organización Mundial de la Salud y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

**Artículo 46:** La administración aeroportuaria y los explotadores de aeronaves de conjunto con los representantes del MINSAP, aseguran de que se instale un sistema adecuado de gestión de desechos que comprenda su separación, control y disposición de conformidad con el RSI (2005) y las orientaciones pertinentes de la OMS y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y los reglamentos nacionales.

**Artículo 47:** El MINSAP en cooperación con la administración aeroportuaria, asegura que los aeropuertos internacionales, mantengan instalaciones y servicios sanitarios, incluida la prestación de primeros auxilios en el lugar, y los evalúen periódicamente, 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.

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

### SECCIÓN DÉCIMA

Instalaciones Necesarias para los Controles de Despacho y para el Funcionamiento de los Servicios Correspondientes

**Artículo 48:** Se proporciona, gratuitamente, suficientes servicios de las autoridades competentes (aduanas, inmigración, sanidad) a los explotadores, durante las horas hábiles.

Con arreglo a la RAC 15 "Servicios de Información Aeronáutica", se está en la obligación de publicar los tipos y las horas de servicio de despacho (aduanas, inmigración, sanidad) en los aeropuertos internacionales.

Además de los servicios arriba mencionados, las autoridades competentes, los explotadores de aeropuertos o los explotadores de aeronaves, ofrecen sobre una base voluntaria servicios ampliados a los usuarios (pasajeros, explotadores de aeronaves y otras partes que se beneficien de los servicios ampliados propuestos), ya sea de modo gratuito o pagado. Cuando se fije una tarifa, esta ha de limitarse a la suma necesaria para recuperar el costo del servicio proporcionado.

**Artículo 49:** Se considerará hacer arreglos con otros Estados para que tengan en su territorio representantes de las autoridades públicas competentes con objeto de realizar el examen previo de aeronaves, pasajeros, equipajes, tripulaciones y carga, para fines de aduanas, inmigración y sanidad pública y cuarentena de animales y plantas, antes de la salida, cuando así se facilite el despacho al llegar a esos Estados.

### SECCIÓN DÉCIMOPRIMERA

#### Pasajeros Insubordinados

**Artículo 50:** A fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, los explotadores de aeronaves que operan en Cuba, y los administradores aeroportuarios, conciben medidas que fomenten entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.

**Artículo 51:** Los explotadores de aeronaves que operan en Cuba, y la administración aeroportuaria toman medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros.

*El Doc. 10117, Manual 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.*

### SECCIÓN DECIMOSEGUNDA

#### Comodidades para los Pasajeros

**Artículo 52:** Si el tráfico lo justifica, los explotadores de aeropuertos proporcionan instalaciones y servicios adecuados para el cuidado de niños en las terminales de pasajeros, que están claramente indicados mediante letreros y son de fácil acceso.

**Artículo 53:** Al restringir la importación o exportación de divisas de otros Estados, se dispone que se expidan a los viajeros certificados que indiquen las cantidades que de tales divisas poseen al entrar en nuestro país, y se permite que tales viajeros, al presentar dichos certificados antes de salir de Cuba, se lleven dichas divisas. Para este fin pueden hacerse anotaciones en los documentos de viaje.

**Artículo 54:** Al restringir la cantidad de moneda nacional que pueda importarse, se asegurará 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.

**Artículo 55:** Los explotadores de aeropuertos o los proveedores de servicios, según corresponda, proporcionan información a los pasajeros respecto al transporte terrestre disponible en el aeropuerto.

**Artículo 56:** La empresa CADECA proporciona, a las horas en que sea necesario para atender a los viajeros, las instalaciones adecuadas para el cambio legal de divisas extranjeras cotizables a través de oficinas gubernamentales. Este servicio se prestará tanto a los pasajeros que llegan como a los que salen.

**Artículo 57:** La importación de moneda libremente convertible, en lo adelante MLC, por personas naturales es libre, en efectivo, cheques u otros medios de pago utilizados en la práctica bancaria internacional. Las personas naturales que a su entrada a la República de Cuba porten una cantidad superior a los cinco mil dólares estadounidenses (USD 5 000) o su equivalente en otras MLC en efectivo, quedan obligados a declararlo ante los funcionarios de la Aduana General de la República.

**Artículo 58:** Las personas naturales, a su salida del país, pueden exportar libremente hasta cinco mil dólares estadounidenses (USD 5 000) o su equivalente en otras MLC en efectivo o mediante cheques u otros medios de pago utilizados en la práctica bancaria internacional. Se podrán exportar sumas superiores a esta por las personas naturales que cuenten con la autorización del Presidente del BCC, previa presentación por el interesado de documentos que acrediten su lícita adquisición.

**Artículo 59:** Se establece por el Banco Central de Cuba (BCC) que los ciudadanos cubanos domiciliados en el país y los ciudadanos extranjeros residentes permanentes en Cuba, pueden exportar e importar a su salida o entrada al país, sumas que no excedan los dos mil pesos cubanos (CUP 2000) de curso legal, en efectivo y en cualquier denominación.

**Artículo 60:** Queda prohibida la exportación del medio de pago denominado peso convertible de curso legal, en cualquier denominación, así como la exportación de pesos cubanos mediante envío sin carácter comercial.



**CAPÍTULO VII**  
ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES

**SECCIÓN PRIMERA**  
Generalidades

**Artículo 1:** El IACC tomará las medidas necesarias para cerciorarse de que las autoridades competentes 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 los aeropuertos internacionales de Cuba y, con este fin, reducirá al mínimo en estos casos las formalidades y procedimientos de control.

**Artículo 2:** El comandante de la aeronave o el miembro de la tripulación que le sigue en categoría, hará que se dé parte del aterrizaje, lo antes posible, a las autoridades aeroportuarias correspondientes del aeropuerto de destino.

**SECCIÓN SEGUNDA**  
Breve Parada-Estancia

**Artículo 1:** Si resulta evidente que la aeronave puede continuar el vuelo después de su llegada, se aplican los procedimientos siguientes:

- a) las medidas de control se limitan 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;
- b) 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, las autoridades acelerarán los trámites de despacho y facilitarán el transporte rápido de la carga en cuestión hasta su punto de destino.

**Artículo 2:** Se designa si es necesario, una zona adecuada, que esté bajo supervisión general, en la que los pasajeros y los tripulantes puedan moverse libremente durante su parada-estancia.

**Artículo 3:** Los aeropuertos internacionales de Cuba, no requerirán que el comandante de la aeronave tenga que dirigirse a más de un organismo competente para conseguir el permiso de despegue (aparte de cualquier permiso de control de tránsito aéreo que sea necesario).

**SECCIÓN TERCERA**  
Interrupción del Vuelo

**Artículo 4:** Si resulta evidente que el vuelo de la aeronave se retrasará considerablemente o que no podrá reanudarlo, se aplican las siguientes disposiciones:

- a) el comandante de la aeronave, mientras espera las instrucciones de las autoridades competentes, o si él o su tripulación no pueden comunicarse con ellas, está facultado para tomar las medidas de urgencia que estime necesarias, en bien de la salud y seguridad de los pasajeros y tripulaciones y para evitar o

- aminorar las pérdidas o destrucción de la propia aeronave y de la carga que este transporte;
- b) se permite que los pasajeros y tripulaciones obtengan alojamiento adecuado mientras se llevan a cabo las formalidades necesarias, si tales formalidades no pueden realizarse rápidamente;
  - c) si se exige que las mercancías, suministros y equipaje no acompañado se saquen de la aeronave por motivos de seguridad, se depositan en una zona próxima y permanecen allí hasta que se lleven a cabo las formalidades necesarias;
  - d) el correo se despacha de conformidad con las disposiciones de la Unión Postal Universal.

**CAPÍTULO VIII**  
DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS

**SECCIÓN PRIMERA**

Fianzas y Exención de Requisición o Embargo

**Artículo 1:** Cuando la autoridad competente de Cuba exija, conforme a sus leyes, fianzas de un explotador de aeronaves para garantizar sus obligaciones relativas a aduanas, inmigración, sanidad pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, u otras leyes similares del Estado, se permitirá que se use una sola fianza para todo ello, siempre que sea posible.

**Artículo 2:** Las aeronaves, equipo terrestre, equipo de seguridad, piezas de repuesto y suministros técnicos de una empresa explotadora de aeronaves que se hallen en la República de Cuba (y cuya empresa no está establecida en la República de Cuba), y que deban ser usados para la explotación de un servicio aéreo internacional que preste servicios a Cuba; serán exceptuados de aquellas leyes que autoricen la requisición o el embargo de aeronaves, equipos, piezas o suministros para uso público, sin perjuicio del derecho de embargo por infracción de las leyes cubanas.

**SECCIÓN SEGUNDA**

Disposiciones Relativas a Búsqueda, Salvamento, Investigación de Accidentes y Recobro

**Artículo 3:** Con sujeción a las condiciones impuestas por la Regulación Aeronáutica Cubana “Búsqueda y Salvamento” (RAC 12) y otras disposiciones al respecto, y las relacionadas a la Regulación Aeronáutica Cubana “Investigación de Incidentes y Accidentes de Aviación” (RAC 13), se harán arreglos para asegurar la entrada temporal y sin demora en el país del personal calificado que sea necesario para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro en relación con una aeronave extraviada o averiada.

**3.1:** Al hacer arreglos para la entrada sin demora del personal que se indica en el párrafo anterior, cuando sea necesario un documento al efecto, no se exigirán más documentos de viaje que el pasaporte.

**Artículo 4:** El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo de la República de Cuba y los Comités de Facilitación de los Aeropuertos Internacionales de nuestro país, están adecuadamente informados de las disposiciones de la presente Regulación y de la RAC 13, relativas a la facilitación de las investigaciones de incidentes y accidentes de aviación. Al respecto, se brindará ayuda para que los investigadores interesados puedan ser transportados al lugar del incidente o accidente sin demora.

**Artículo 5:** Se facilitará la entrada temporal dentro del país de todas las aeronaves, herramientas, piezas de repuesto y equipo necesarios para la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro de las aeronaves averiadas de otro Estado. Estos materiales se admitirán temporalmente libres de derechos de aduana y de otros impuestos y derechos, y de la aplicación de reglamentos de cualquier naturaleza que restrinjan la importación de mercancías.

Queda entendido que esta disposición no impide que se apliquen las medidas de sanidad, veterinarias y fitosanitarias, si es necesario.

**Artículo 6:** Se facilitará el traslado, fuera del país, de las aeronaves averiadas y de otras que hayan venido a prestar auxilio, así como de las herramientas, piezas de repuesto y equipo que se hayan introducido a los efectos de búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro.

**Artículo 7:** Las aeronaves averiadas o partes de las mismas, y todos los suministros o carga que contengan, así como cualquier aeronave, herramientas, piezas de repuesto o equipo, traídos para usarse temporalmente en la búsqueda, salvamento, investigación de accidentes, reparación o recobro, que no salgan del país dentro de un período fijado, estarán sujetos a los requisitos de las leyes del país.

**Artículo 8:** 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, se garantizará que el traslado de tal pieza o piezas se efectúe sin demora. Los Estados 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.

### SECCIÓN TERCERA

#### Vuelos de Socorro y vuelos de repatriación

**Artículo 9:** Se facilitará la entrada, la salida y el tránsito por la República de Cuba de las aeronaves que realicen vuelos de socorro de organizaciones internacionales reconocidas por las Naciones Unidas, o en nombre de estas, o bien de los Estados afectados o en nombre de ellos. Se 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 emergencias semejantes 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.

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

*En lo relativo a las medidas para conseguir la seguridad de los vuelos de socorro, remitirse a la RAC 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).*

**Artículo 10:** El personal y el equipaje de mano, equipaje de bodega, carga y demás bienes que llegan a bordo de los vuelos de socorro indicados en el Artículo anterior, será admitidos sin demoras.

**Artículo 11:** La República de Cuba facilita la entrada, salida y tránsito por sus territorios de las aeronaves afectadas a vuelos de repatriación, y disponer todas las medidas posibles para su operación en condiciones de seguridad. Dichos vuelos deberían proceder tan pronto como sea posible tras obtenerse el acuerdo de los Estados intervinientes.

**Artículo 12:** La República de Cuba asegura que el personal y el equipaje de mano, equipaje de bodega, carga y demás bienes que lleguen en vuelos de repatriación sean admitidos sin demoras tomando las medidas correspondientes.

*Respecto de la repatriación de restos humanos infectados con una enfermedad transmisible, se señala a la atención la orientación pertinente del Manual de facilitación (Doc. 9957).*

#### SECCIÓN CUARTA

##### Contaminación Marina y Operaciones de Seguridad en Emergencias

**Artículo 13:** En casos de emergencia, los aeropuertos internacionales cubanos facilitarán la entrada, el tránsito y la salida de aeronaves dedicadas a combatir o evitar la contaminación marina o realizar otras operaciones necesarias para garantizar la seguridad marítima, la de las poblaciones y la protección del medio ambiente marítimo.

**Artículo 14:** En casos de emergencia, los aeropuertos internacionales de la República de Cuba facilitarán, en la medida de lo posible, la entrada, el tránsito y la salida de personas, carga, material y equipo necesarios para hacer frente a la contaminación marina y efectuar las operaciones de seguridad que se describen en el Artículo anterior.

#### SECCIÓN QUINTA

##### Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional y Disposiciones Conexas

**Artículo 15:** Las autoridades competentes del Ministerio de Salud Pública de Cuba cumplirán con las disposiciones pertinentes del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud.

**Artículo 16:** El piloto al mando de la aeronave se cerciora 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 necesario para la gestión de los riesgos relacionados con la salud pública a la llegada.

*Puede sospecharse una enfermedad transmisible y requerirse una evaluación más exhaustiva si una persona presenta una combinación de los siguientes signos y síntomas, por ejemplo, fiebre (temperatura 38°C/100°F o superior), 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.*

*Cuando se sospeche de un caso de enfermedad transmisible a bordo de una aeronave, el piloto seguirá 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 o de destino.*

*Estos últimos normalmente han de figurar en las publicaciones de información aeronáutica (AIP) o aviso a los aviadores (NOTAM) de los Estados pertinentes.*

*En el Conjunto de la RAC 6 “Operación de Aeronaves”, se describen los suministros médicos “de a bordo” que es necesario llevar en la aeronave. En el Manual Aeronáutico Cubano “Gestión del Tránsito Aéreo” (MAC ATM) se detallan los procedimientos que el piloto al mando ha de seguir para comunicarse con el control de tránsito aéreo.*

**16.1:** Cuando el MINSAP exija información de los pasajeros y/o la tripulación, para fines de rastreo de contactos, se considera la conveniencia de obtener esta información en forma digital directamente de las personas con fines de gestión de pandemias o utilizando el “MODELO DE DECLARACIÓN DE SANIDAD DEL VIAJERO”, que se encuentra en el anexo 13 de este reglamento, para la gestión de incidentes específicos. Se proveerá de suficientes modelos para localizar a los pasajeros, para que se utilicen en los aeropuertos internacionales de Cuba y se distribuyan a los explotadores de aeronaves, con el fin de que los pasajeros y la tripulación los completen antes del arribo del vuelo al aeropuerto.

*Para gestionar un incidente sanitario específico que requiera el uso del “MODELO DE DECLARACIÓN DE SANIDAD DEL VIAJERO”, el MINSAP dispone de este en un sitio dónde los explotadores puedan acceder él y reproducirlo.*

**Artículo 17:** El MINSAP obtiene la información sanitaria del público viajero en formato impreso y formato digital directamente de las personas con fines de gestión de pandemias para gestionar un incidente sanitario específico.

*Para gestionar un incidente sanitario específico que requiera el uso del “MODELO DE DECLARACIÓN DE SANIDAD DEL VIAJERO” en formato impreso, el MINSAP provee existencias suficientes para que se utilicen en los aeropuertos internacionales y se distribuyan a los explotadores de aeronaves.*

## SECCIÓN SEXTA

### Plan Nacional de Aviación para Brotes de Enfermedades Transmisibles

**Artículo 18:** El Ministerio de Salud Pública de Cuba establece un Plan Nacional de Aviación para afrontar un brote de una enfermedad transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional.

*En la página sobre Medicina Aeronáutica del sitio Web de la Organización de Aviación Civil Internacional, figuran directrices para elaborar un plan nacional de aviación.*

*El Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19 (Doc. 10152) de la OACI proporciona a los Estados herramientas para evaluar e implementar medidas como parte de su proceso de decisión.*

*Es necesario que los procesos y medidas a aplicar en respuesta a un brote o incidente sanitario específico estén coordinados entre el plan nacional y el plan de emergencia de aeródromo.*

**18.1** El MITRANS de conjunto con el MINSAP aseguran que cada uno de los aeropuertos internacionales tenga un plan de emergencia sanitaria a fin de que estén preparados y respondan ante brotes de enfermedades transmisibles.

*La RAC 11 — Servicios de tránsito aéreo y la RAC 14 — Aeródromos, Parte I — Diseño y operaciones de aeródromo exigen que los servicios de tránsito aéreo y los aeródromos establezcan planes de contingencia y de emergencia de aeródromo, respectivamente, para emergencias de salud pública de importancia internacional.*

*En el sitio web de la OACI se brinda orientación sobre cómo elaborar el plan de emergencia sanitaria de aeródromo: <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-References.aspx>.*

### SECCIÓN SÉPTIMA

#### Establecimiento de Programas Nacionales de Facilitación

**Artículo 19:** El IACC establece un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, basándose en los requisitos, en materia de facilitación, estipulados en el Convenio de Aviación Civil Internacional y en la presente Regulación.

**Artículo 20:** El objetivo del programa mencionado en el Artículo anterior, es 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.

**20.1:** Al establecer el Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional de la República de Cuba, y el de los Aeropuertos, se utilizaron los textos de orientación que figuran en el Anexo 11 de la presente Regulación, y el Doc. 10042, Modelo de Programa nacional de facilitación del transporte aéreo.

**Artículo 21:** El Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional de la República de Cuba y los Comités de Facilitación de los aeropuertos internacionales cubanos se constituyen para coordinar las actividades en materia de facilitación entre las dependencias y otros órganos del Estado, interesados o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional, y con los explotadores de aeropuertos y aeronaves.

**Artículo 22:** Entre los programas de facilitación y de seguridad de la aviación existe una estrecha coordinación, adaptada a las circunstancias. A tal fin, algunos miembros de los comités de facilitación son al mismo tiempo miembros de los comités de seguridad.

**Artículo 23:** Al establecer y poner en funcionamiento el Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional de la República de Cuba y los Comités de Facilitación de Aeropuertos, se utiliza el programa del modelo del Anexo 11 de la presente Regulación y el Programa Nacional de Facilitación del Transporte aéreo, respectivamente.

### SECCIÓN OCTAVA

#### Facilitación del Transporte de las Personas con Discapacidades

**Artículo 24:** El MITRANS asegura que, en sus viajes, las personas con discapacidades reciben asistencia especial para asegurar que se les proporcionan los servicios de que dispone habitualmente el público en general. La asistencia se presta de tal manera que se respete la dignidad de la persona.

*En el Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos (Doc. 9984 OACI), se recogen las normas y métodos recomendados relativos a la facilitación*

*del transporte de personas con discapacidades; y permite ayudar a la comunidad de la aviación civil con su implementación.*

**Artículo 25:** Los explotadores de aeropuertos y los explotadores aéreos que operan en Cuba, adoptan 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 abandone el aeropuerto de destino.

**Artículo 26:** Los explotadores de aeropuertos toman las medidas necesarias, en coordinación con los explotadores de aeronaves, 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.

**Artículo 27:** Los explotadores de aeronaves, de aeropuertos y las agencias de viaje, en coordinación, toman las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidades cuenten con la información necesaria en un formato que sea accesible para las personas con discapacidades cognitivas o sensoriales, y asimismo tienen que proporcionar a tales pasajeros la asistencia que requieren durante los viajes, según sus necesidades

**Artículo 28:** Los explotadores de aeronaves y de aeropuertos, toman las medidas necesarias con el fin de establecer y coordinar programas de capacitación para asegurarse de que se dispone de personal entrenado para asistir a las personas con discapacidades.

**Artículo 29:** Los explotadores de aeropuertos toman las medidas necesarias para asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidades.

**Artículo 30:** Los explotadores de aeropuertos aseguran 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. Debe evitarse el levantamiento manual.

**Artículo 31:** Los explotadores de aeropuertos adoptan medidas necesarias para asegurar que las personas con deficiencias auditivas o visuales obtengan la información relacionada con los servicios correspondientes al vuelo en formatos accesibles.

**Artículo 32:** Los explotadores de aeropuertos toman las medidas necesarias para que los puntos designados para recoger o dejar a las personas con discapacidades se sitúan lo más cerca posible de las entradas y/o salidas principales en el edificio terminal. Para facilitar el movimiento dentro del aeropuerto, las rutas de acceso estarán libres de obstáculos y serán accesibles.

**Artículo 33:** Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se hará 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.

**Artículo 34:** Los explotadores de aeropuertos toman las medidas necesarias para que, a las personas con necesidades de movilidad se les proporcionan, instalaciones de estacionamiento adecuadas y toman medidas apropiadas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal.



**Artículo 35:** Cuando se preste asistencia para el traslado de personas con discapacidades de una aeronave a otra, los explotadores de aeronaves y de aeropuertos ejecutarán dicho acto de la manera más eficiente posible, teniendo debidamente en cuenta los vuelos de enlace.

**Artículo 36:** Los explotadores de aeronaves que operen en Cuba, toman las medidas necesarias para asegurar que las personas con discapacidades dispongan de acceso equivalente a los servicios aéreos.

**Artículo 37:** Las líneas aéreas nacionales, tienen en consideración, en el momento que sus aeronaves entren por primera vez en servicio, o sean objeto de una remodelación importante, que, en la medida en que el tipo de aeronave, su tamaño y configuración lo permitan, se apliquen las normas mínimas uniformes de acceso en cuanto al equipo a bordo de la aeronave, entre el cual se incluyen brazos de asiento abatibles, sillas de ruedas de a bordo, lavabos accesibles e iluminación y letreros adecuados.

**Artículo 38:** Las ayudas para las personas con discapacidades, se transportan gratuitamente en la cabina si lo permiten los requisitos de espacio, peso y seguridad, o bien se transportan gratuitamente y se designan como equipaje prioritario.

**38.1:** Los animales guía que acompañen a personas con discapacidades se transportan 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.

**38.2:** De restringirse en determinado momento en la República de Cuba, el transporte de dispositivos accionados por batería, incluidas las ayudas para la movilidad que contengan baterías, la Autoridad Aeronáutica, notificará 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.

**38.3:** La Autoridad Aeronáutica exigirá a los explotadores de aeronaves que operan comercialmente en su territorio que pongan información de las restricciones, a disposición del público y de conformidad con lo regulado en la RAC 18.175 "Transporte sin Riesgo de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea".

**Artículo 39:** Los explotadores de aeronaves que operen en Cuba, en principio, permitirán a las personas con discapacidades que viajen sin necesidad de autorización médica. Sólo será exigible 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.

**Artículo 40:** Las personas con discapacidades tendrán acceso al transporte aéreo sin discriminación alguna. Determinarán por sí mismas si necesitan o no un acompañante. Los explotadores de aeronaves nacionales y demás prestadores de servicios les asegurarán la asistencia que requieran. Los explotadores de aeronaves nacionales incluirán en sus manuales las especificaciones de las condiciones en que las personas con discapacidades viajarán sin acompañante, las cuales serán sometidas a la aceptación de la autoridad aeronáutica.

**40.1:** Los explotadores de aeronaves que operan en Cuba, dan aviso previo a los explotadores de aeropuertos cuando sea necesario prestar asistencia o se precisen equipos elevadores.

### SECCIÓN NOVENA

#### Asistencia a las Víctimas de Accidentes de Aviación y a sus Familiares

**Artículo 41:** La Autoridad Aeronáutica de Cuba, después de que ocurra un accidente aéreo en nuestro territorio, solicitará al Ministerio de Relaciones Exteriores de Cuba o cuando el accidente aéreo ocurra fuera del territorio nacional, hará arreglos con el Estado del suceso, que facilite la entrada temporal en nuestro país de los familiares de las víctimas del accidente.

**Artículo 42:** La República de Cuba facilitará la entrada temporal en su territorio 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, familiares de las víctimas fallecidas en el accidente y a las autoridades competentes de esos Estados. Cuando el accidente ocurra fuera del territorio nacional, hará arreglos con el Estado del suceso para estos fines.

*Los acuerdos de compartición de códigos y otros acuerdos de alianzas 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.*

**Artículo 43:** Al efectuarse los arreglos necesarios para la entrada de las personas mencionadas en el Artículo 42 del presente Capítulo, Cuba no exigirá más documentos de viaje que un pasaporte o un documento de viaje de emergencia expedido específicamente a dichas personas para permitirles viajar, según el caso. En los casos en que se exijan visados de entrada para las personas mencionadas en los Artículos 42 y 43, se acelerará la expedición de dichos visados.

**Artículo 44:** El MINREX, hará los arreglos pertinentes para expedir documentos de viaje de emergencia, cuando sea necesario, a sus nacionales sobrevivientes del accidente.

**Artículo 45:** Se prestará toda la asistencia necesaria dirigida a hacer los arreglos para el transporte y el despacho de aduanas para la repatriación de los restos mortales a sus países de origen, a solicitud de los familiares de los fallecidos o del explotador de la aeronave que ha sufrido el accidente.

**Artículo 46:** El IACC establece la legislación, reglamentación y/o políticas en materia de asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.

*Se señalan a la atención 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).*

**Artículo 47:** El IACC asegura que cada explotador de aeronave o aeropuerto, según corresponda, elabore planes adecuados para prestar asistencia oportuna y efectiva a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares.

*Los planes de los explotadores de aeropuertos relativos a la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares pueden formar parte del Plan de emergencia de Aeródromo (AEP) requerido en virtud de la RAC 14- Aeródromos*

### SECCIÓN DÉCIMA

#### Trata De personas

**Artículo 48:** Los explotadores de aeropuertos, la Dirección de Identificación, Inmigración y Extranjería y la Aduana General de la República, toman medidas para garantizar que se establezcan procedimientos para combatir la trata de personas que estén basados en una estrategia integral e incluya sistemas claros de notificación y puntos de contacto en sus grupos de trabajo correspondientes, donde pueda acudir el personal del aeropuerto o de las líneas aéreas.

*Los elementos clave que deben formar parte de una estrategia integral para combatir la trata de personas incluyen, entre otros: leyes, liderazgo, políticas, protocolos de denuncia y mecanismos de respuesta, asociaciones, instrucción, sensibilización del público, recolección de datos, intercambio de información y apoyo a las víctimas y supervivientes. Estos elementos clave deberían basarse, en la medida de lo posible, en un enfoque centrado en las víctimas y que tome en consideración los traumas. En el Doc. 10171 de la OACI pueden encontrarse más orientaciones acerca de la elaboración de una estrategia integral, incluidos ejemplos”.*

**Artículo 49:** Los explotadores de aeropuertos, explotadores de aeronaves, la Dirección de Identificación, Inmigración y Extranjería y la Aduana General de la República, son responsables y toman las medidas para garantizar que el personal que trabaje en contacto directo con los viajeros reciba instrucción sobre la trata de personas, a fin de concienciarles al respecto.

**Artículo 50:** El IACC, el MINAG y la AGR se aseguran que existen procedimientos para luchar contra el tráfico de fauna y flora silvestres, entre ellos sistemas claros de notificación y puntos de contacto de estas autoridades donde puedan acudir los explotadores de aeropuertos y líneas aéreas.

**CAPÍTULO IX**  
SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS

**SECCIÓN PRIMERA**  
Generalidades

**Artículo 1:** El MITRANS solicita a los explotadores de aeronaves sostenga el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API), API interactiva (iAPI) y/o datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) con la AGR.

**Artículo 2:** La AGR crea 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.

**2.1:** La ventanilla única de ingreso de datos de los pasajeros y la tripulación de los explotadores de aeronaves para ambas categorías de datos combinadas, será administrada por la AGR.

**Artículo 3:** La AGR y los explotadores de aeronaves brindan el nivel adecuado de asistencia operacional y técnica las veinticuatro (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.

**Artículo 4:** La AGR y los explotadores de aeronaves establecen y ponen 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.

**Artículo 5:** La AGR y los explotadores de aeronaves proporcionan el nivel apropiado de apoyo para el contacto (cuando sea posible, las veinticuatro (24) horas del día, en forma ininterrumpida).

**Artículo 6:** El MITRANS garantiza que a AGR no solicita a los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y/o PNR.

**Artículo 7:** La AGR presenta una petición al Comité de Enlace OMA/IATA/OACI junto con el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA cuando requiera incluir elementos que se desvíen de las normas, a través de un proceso de examen y aprobación para que sean incluido el elemento de datos en las directrices.

**SECCIÓN SEGUNDA**

Información anticipada sobre los pasajeros (API)

**Artículo 8:** La República de Cuba por mediación de la AGR tiene establecido un Sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API).

*El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el párrafo 9 de su Resolución 2178 (2014), “[exhorta 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”.*

**Artículo 9:** La AGR, introduce un sistema de información anticipada sobre los pasajeros (API) en el marco de la legislación nacional, y se ajusta a las normas internacionales reconocidas para la transmisión de información adelantada sobre los pasajeros.

*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 al sitio de control fronterizo de la Aduana General de la República de Cuba. Por lo tanto, los detalles de pasajeros y miembros de la tripulación se reciben antes de la salida o llegada del vuelo.*

*Los mensajes UN/EDIFACT PAXLST son electrónicos, normalizados y están concebidos específicamente como subconjunto del 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 acordadas 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 computarizados independientes. La OMA, la IATA y la OACI, han convenido mutuamente en el conjunto máximo de datos API que deberá 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 completarse mediante técnicas modernas de transmisión de mensajes, tales como estándares XML internacionales o técnicas basadas en el web.*

*En el caso de la República de Cuba, a la aviación general se le exige la información adelantada de pasajeros de conformidad con lo establecido por la autoridad de la AGR.*

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

**Artículo 10:** La República de Cuba elabora la legislación para implantar un sistema API. La AGR elabora los 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 recibe los datos API en nombre de todos los demás organismos.

**Artículo 11:** Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, solo se exigen 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 de la OACI: “Documento de Viaje de Lectura Mecánica”. Toda la información exigida se ajusta a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST.

**Artículo 12:** La AGR no penalizará ni responsabilizará a un explotador de aeronaves por discrepancias en el intercambio de datos sobre los pasajeros cuando este 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.

**Artículo 13:** Se ha de reducir al mínimo el número de veces que se transmiten los datos API para un determinado vuelo.

**Artículo 14:** Cuando se requiera intercambiar datos API, se tratará 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.

**Artículo 15:** La AGR se abstiene de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que hayan podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades públicas, de conformidad con los sistemas de Información Anticipada sobre los Pasajeros.

**Artículo 16:** Cuando se exige que los datos de los pasajeros se transmitan electrónicamente por medio de un sistema API, no es necesario exigir un manifiesto de pasajeros impreso.

**Artículo 17:** La AGR considera la introducción de un Sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI) para el año 2023.

**Artículo 18:** Cuando en la República de Cuba se implante el sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI) se velará por:

- a) minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI;
- b) 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
- c) 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.

**Artículo 19:** El sistema API de la AGR y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, cuando este último se implante, funcionan las 24 horas del día y cuenta con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas.

### SECCIÓN TERCERA

#### Sistemas electrónicos de viaje (ETS)

**Artículo 20:** Las autoridades competentes involucradas en la autorización del pasajero para viajar a un Estado han de establecer un sistema electrónico de viaje (ETS) en el año 2026 e

integra el sistema de verificación previa al viaje en un sistema interactivo de información anticipada sobre los pasajeros (iAPI).

*Esto permitirá 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.*

**Artículo 21:** La República de Cuba al implantar un ETS y este ha de:

- a) garantizar una plataforma sólida de presentación electrónica, mediante la cual pueda hacerse una solicitud en línea para tener la autorización de viajar. Se dejará 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;
- b) 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);
- c) instituir un escrutinio automatizado y continuo de las listas de alerta pertinentes;
- d) proporcionar al pasajero notificación electrónica para que reemplace la prueba impresa de una aprobación individual de viaje; y
- e) asegurarse de que la información requerida del pasajero se entienda fácilmente, de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales.

**Artículo 22:** Las autoridades competentes involucradas deben elaborar 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.

**Artículo 23:** El programa de implantación incluirá 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.

**Artículo 24:** Las autoridades competentes involucradas han de adoptar políticas que garanticen que los pasajeros conozcan los requisitos del ETS al momento de efectuar su reserva, y alentará 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.

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

**SECCIÓN CUARTA**

Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)

**Artículo 25:** El Ministerio del Transporte en razón de las facultades como Autoridad Aeronáutica establece las normas que debe regir la implementación de un sistema de datos del registro de nombres de pasajeros (PNR) para el año 2026.



## CAPÍTULO X DISPOSICIONES SANITARIAS

### SECCIÓN PRIMERA

#### Reglamento sanitario internacional y medidas conexas

**Artículo 1:** En los casos en que el MINSAP exija prueba de vacunación o profilaxis en virtud del Reglamento Sanitario Internacional (2005), este aceptará el certificado internacional de vacunación o profilaxis prescrito por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su Reglamento Sanitario Internacional (RSI) (2005).

**Artículo 2:** El MINSAP establece el certificado de vacunación en correspondencia con 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.

**Artículo 3:** El MINSAP reconoce los certificados digitales de vacunación de acuerdo con las recomendaciones de la OMS, y expide certificados digitales de vacunación.

**Artículo 4:** El IACC y el MINSAP mantiene informado a los explotadores de aeronaves y agencias interesadas sobre los requisitos de vacunación de los países de destino para que la puedan poner a disposición de los pasajeros, con suficiente anticipación a la salida.

### SECCIÓN SEGUNDA

#### Inspección de documentación sanitaria

**Artículo 5:** El MINSAP asistirá a 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.

*Al estudiar opciones de digitalización, los Estados podrán también asistir a los explotadores de aeronaves en la evaluación de esas soluciones.*

**Artículo 6:** En el caso que el MINSAP requiera documentación sanitaria como requisito de ingreso a o tránsito, anima 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.

**Artículo 7:** Cuando el MINSAP solicite documentos sanitarios normalizados y/o documentación sanitaria considera 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.

**Artículo 8:** Los explotadores de aeronaves efectúan controles en el punto de check-in para comprobar que cada persona que viaje ha recibido aprobación de los Estados de tránsito y destino en caso de que se haya establecido una plataforma sanitaria digital.

*Los Estados que dispongan de sistemas API interactivos podrán combinar el portal con el API interactivo para enviar su mensaje de respuesta (CUSRES) a la línea aérea autorizando o no autorizando el embarque.*

**Artículo 9:** No se le 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.

**Artículo 10:** El MINSAP considera la automatización de la inspección de la documentación sanitaria o el uso de procedimientos sin contacto físico.

**Artículo 11:** Las autoridades sanitarias de los aeropuertos internacionales toman las medidas necesarias para mitigar las consecuencias para las pasajeras o pasajeros que puedan resultar inadmisibles o no cumplan los requisitos sanitarios del Estado.

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

**Artículo 12:** Cuando el MINSAP exija documentación sanitaria como requisito de ingreso al territorio nacional, de conjunto con el MITRANS, tomará 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.

*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*

*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 los artículos 1.2 b) y 1.2 c) del capítulo 1.*

*La comunicación oportuna del MINSAP 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.*

### SECCIÓN TERCERA

#### Prevención y mitigación de enfermedades transmisibles

**Artículo 13:** Si el MINSAP prevé aplicar medidas sanitarias para prevenir y/o mitigar la propagación de una enfermedad transmisible, considerará un grupo de medidas cruzadas o subsidiarias en función del riesgo.

*El Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos ante la COVID-19 (Doc. 10152) de la OACI 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 PCR, antígenos u otras que sean aceptables), el requisito de que el público viajero y el personal lleven puestas mascarillas, provisiones 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.*

**Artículo 14:** El MINSAP de conjunto con el IACC considera la conveniencia de dar prioridad de vacunación y profilaxis a las tripulaciones de vuelo y demás personal esencial de la aviación.

## ANEXO 1

## DECLARACIÓN GENERAL

DECLARACIÓN GENERAL (Salida/Entrada)		
Explotador		
.....		Marcas de
nacionalidad y de matrícula .....	Vuelo núm. ....	Fecha .....
.....	Llegada a .....	Salida de .....
(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**
		<i>Lugar de salida:</i>
		Embarcan .....
		Continúan en el mismo vuelo .....
		<i>Lugar de llegada:</i>
		Desembarcan .....
		Continúan en el mismo vuelo .....
<p><i>Declaración sanitaria</i></p> <p>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.....</p> <p>.....</p> <p>Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación.....</p> <p>.....</p> <p>Firma, si se exige, con hora y fecha _____</p> <p style="text-align: center;">Miembro de la tripulación a quien corresponda</p>		Exclusivamente para uso oficial
<p>Declaro que todas las indicaciones y detalles incluidos en esta declaración general, y en cualesquiera formularios complementarios que deban presentarse con esta declaración general, son completos, exactos y verdaderos según mi leal saber y entender, y que todos los pasajeros en tránsito continuarán o han continuado en este vuelo.</p> <p style="text-align: right;">FIRMA _____</p> <p style="text-align: right;">Agente autorizado o piloto al mando</p>		

297 mm (11 3/4 pulgadas)

210 mm (8 1/4 pulgadas)

## ANEXO 2 MANIFIESTO DE PASAJEROS

297 mm (11 3/4 pulgadas)

MANIFIESTO DE PASAJEROS			
Explotador .....			
Marcas de nacionalidad y matrícula* .....		Vuelo Núm. ....	Fecha.....
Punto de embarque..... (Lugar)		Punto de desembarque ..... (Lugar)	
Apellido e iniciales	Nacionalidad	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial

Las dimensiones del documento serán 210 mm x 297 mm (8 1/4 x 11 3/4 pulgadas).  
\* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

210 mm (8 1/4 pulgadas)

*Nota.—En los casos de más de una nacionalidad, sólo es necesario proporcionar una, según el documento de viaje válido que haya presentado el pasajero.*



**ANEXO 4  
CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL**

GOBIERNO DE .....

**CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL**

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

fueron tratadas con un producto aprobado de desinsectación residual, el .....de  
(fecha)

conformidad con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS, "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: .....

**ANEXO 5  
TARJETA INTERNACIONAL DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE**

		<b>REPUBLICA DE CUBA</b>	
TARJETA INTERNACIONAL DE EMBARQUE Y DESEMBARQUE			
INTERNATIONAL EMBARKATION AND DEBARKATION FORM			
USE LETRAS DE MOLDE		PLEASE PRINT	
1 PRIMER Y SEGUNDO APELLIDOS		FIRST AND SECOND SURNAMES	
2 NOMBRES GIVEN NAMES		3 SEXO	
		<input type="checkbox"/> MASCULINO <input type="checkbox"/> FEMENINO MALE FEMALE	
4 PAIS Y FECHA DE NACIMIENTO		PLACE AND DATE OF BIRTH	
		DIA DAY MES MONTH AÑO YEAR	
5 CIUDADANIA		Nº PASAPORTE	
CITIZEN OF		PASSPORT NUMBER	
6 OCUPACION OCCUPATION			
7 MOTIVO DE VIAJE REASON FOR TRIP			
8 PUNTO DE EMBARQUE		PUNTO DE DESEMBARCO	
POINT OF EMBARKATION		POINT OF DEBARKATION	
9 PAIS DE DESTINO		COUNTRY OF DESTINATION	
10 ORGANISMO RESPONSABLE		RESPONSIBLE CUBAN ORGANIZATION	
11 DIRECCION EN CUBA		ADDRESS IN CUBA	
CALLE Nº MUNICIPIO PROVINCIA		Nº STREET CITY	
12 DIRECCION EN EL EXTRANJERO		HOME ADDRESS	
Nº CALLE CIUDAD PAIS		Nº STREET CITY COUNTRY	
13 PARA USO OFICIAL		FOR OFFICIAL USE	
		TV TE	
ENTRADA		SALIDA	
ENTRANCE		DEPARTURE	



**ANEXO 6**  
**RECOMENDACIONES DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE ADUANAS**

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

“EL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA,

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

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

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

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

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

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

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

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

---

\* 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 DECLARER”);

b) con respecto al canal mencionado en el inciso 1) b), rojo, en forma cuadrada, y las palabras “MERCANCÍAS QUE DECLARAR” (“GOODS TO DECLARE”) (“MARCHANDISES À DÉCLARER”).

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

3) Los textos mencionados en el párrafo 2) estarán en inglés o francés, y en cualquier otro idioma o idiomas considerados útiles para el aeropuerto en cuestión.

4) Los pasajeros deberán estar suficientemente bien informados para elegir entre los circuitos. Con esta finalidad es importante:

a) que los pasajeros sean informados acerca del funcionamiento del sistema y sobre las descripciones y cantidades de mercancías que podrán llevar consigo cuando utilicen el circuito verde. Esto podrá hacerse por medio de carteles o tableros en el aeropuerto o por medio de folletos a disposición del público en el aeropuerto o distribuidos por las agencias turísticas, líneas aéreas y otros órganos interesados;

b) que la ruta hacia los circuitos esté claramente señalizada con letreros.

5) Los circuitos estarán situados más allá del área de entrega de equipajes, de manera que los pasajeros tengan todo su equipaje consigo al elegir su circuito. Además, los circuitos estarán dispuestos en tal forma que la corriente de pasajeros desde dicha área a las salidas del aeropuerto sea lo más directa posible.

6) La distancia entre el área de entrega de equipaje y las entradas de los circuitos será suficiente para permitir a los pasajeros decidir qué circuito elegir, y entrar en el circuito sin causar congestión.

7) En el circuito verde los pasajeros no estarán sujetos a ninguna formalidad aduanera, pero las aduanas podrán hacer inspecciones al azar; en el circuito rojo los pasajeros cumplirán con las formalidades exigidas por las aduanas;

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

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

a) su aceptación y la fecha a partir de la cual aplicarán la recomendación;

b) los nombres de los aeropuertos en que se aplique el sistema de doble circuito.

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

---

**ANEXO 7**  
**CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN (CMT)**

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

**Anverso del CMT**

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

**Reverso del CMT**

*Nota.— En el Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2, figuran especificaciones detalladas relativas al certificado de miembro de la tripulación, de lectura mecánica.*

**ANEXO 8  
CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL**

Estado expedidor Autoridad expedidora competente		<b>CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL</b>	
Fotografía del titular	Surname/Apellido		Given name/Nombre
	Sex/ Sexo	Nationality/ Nacionalidad	Date of Birth/ Fecha de nacimiento
	Employed by/ Empleado por		Occupation/ Profesión
	<b>INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL</b>		
	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**

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

**ANEXO 9**  
**FORMATOS SUGERIDOS DE DOCUMENTOS PARA DEVOLUCIÓN DE**  
**PERSONAS NO ADMISIBLES**

1. DOCUMENTO DE ATESTACIÓN DE PÉRDIDA, DESTRUCCIÓN U OTROS CASOS  
DE DOCUMENTOS DE VIAJE

ORDEN DE RETIRO

La Dirección de Inmigración y Extranjería de la República de Cuba, expide la presente ORDEN DE RETIRO para la persona no Admitida en el territorio nacional, de conformidad con el Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional sobre Facilitación y los requisitos establecidos en la Ley 1312 de Migración y su Reglamento (Decreto 26) del año 1976.

Aeropuerto Internacional: .....

Vuelo: ..... Procedente: .....

Fecha: .....

Nombres y apellidos: .....

Fecha de Nacimiento: .....

No. Pasaporte: ..... Ciudadanía: .....

Se ha encargado al Agente o transportador de llegada que traslade a dicho pasajero del territorio de este Estado en el vuelo..... que sale el día..... a las..... por no cumplir con algunos de los requisitos de entrada siguientes:

- No Admisible de Entrada al país
- Destruir sus documentos o pérdida de los mismos
- Sin pasaporte o vencido, deteriorado, no vigente o valido.
- Sin visa.
- Sin boleto de regreso o continuo.
- Sin solvencia económica para su estancia en el país.

.....  
Jefe Inmigración Aeropuerto

.....  
Cuño:

## 2. CARTA RELATIVA A DOCUMENTOS DE VIAJE FRAUDULENTOS, FALSIFICADOS O IMITADOS O A DOCUMENTOS AUTÉNTICOS PRESENTADOS POR IMPOSTORES

De: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre)	A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre)
Aeropuerto: (Nombre)	Aeropuerto: (Nombre)
Estado: (Nombre)	Estado: (Nombre)
Teléfono:	
Télex:	
Facsimile:	

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:	Fotografía en caso de haberla
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 será 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 aquel 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)

**ANEXO 10**  
**FORMULARIO PATRÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS DOCUMENTOS**  
**MERCANTILES**

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		
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

↑

297 mm (11 3/4 pulgadas)

↓

←

210 mm (8 1/4 pulgadas)

→



**ANEXO 11**  
**MODELO PARA LA ELABORACIÓN DEL PROGRAMA DE FACILITACIÓN (FAL) DE**  
**LOS AEROPUERTOS INTERNACIONALES DE LA REPÚBLICA DE CUBA**

### 1. FINALIDAD DEL PROGRAMA

El propósito del Programa FAL de los Aeropuertos Internacionales de la República de Cuba es lograr los objetivos del ámbito operacional comprendidos en la RAC 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.

### 2. ALCANCE DEL PROGRAMA

El programa FAL de aeropuerto abarcará todas las disposiciones de la RAC 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 un ejemplo de lista representativa de las tareas que han de realizarse y de los artículos de la RAC 9 aplicables, lo cual no significa que sean las únicas que puedan ejecutar.

### 3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1. El medio para la ejecución del programa de facilitación en el ámbito operacional será el Comité de Facilitación de aeropuerto. El Comité Nacional de Facilitación deberá mantenerse informado de los problemas y adelantos de estos comités. El interés principal de los mismos es la solución de problemas cotidianos y la aplicación de la RAC 9.

3.2 Los Comités de Facilitación de los aeropuertos internacionales de la República de Cuba son presididos por el Director del aeropuerto internacional, el cual convoca a reuniones mensualmente. Los Comités están integrados por autoridades a cargo de los respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, ejemplo aduanas, inmigración, sanidad, veterinaria, así como los representantes de los explotadores de aeronaves que operan en su aeropuerto. La participación de todas las partes es necesaria para lograr el éxito del programa FAL de aeropuerto.

3.3. Son miembros permanentes del Comité de Facilitación de Aeropuerto, los siguientes:

- a) Director del Aeropuerto Internacional
- b) Representante territorial de la Aduana General de la República
- c) Representante territorial de la Dirección de Identificación, Inmigración y Extranjería del MININT
- d) Representante territorial del Ministerio de Salud Pública
- e) Representante territorial del Control Veterinario en Frontera
- f) Representante territorial de Sanidad Vegetal
- g) Representante territorial del Ministerio del Turismo
- h) Representante territorial del Ministerio de Relaciones Exteriores

3.4. Los miembros no permanentes del Comité de Facilitación de Aeropuerto serán los representantes de las siguientes entidades a nivel local:


- a) Entidades del Sistema Empresarial de la Aviación Civil.
- b) Banco Central de Cuba.
- c) Casas de Cambio S.A (CADECA)

#### TAREAS DEL PROGRAMA FAL DE LOS AEROPUESTOS

<b><i>Tarea del Programa FAL de aeropuerto</i></b>	<b><i>Artículos de la RAC 9</i></b>
Actualizar y enmendar en la medida necesaria, las tareas establecidas en el Programa FAL Aeroportuario.	Cap. VIII, Sección Séptima, artículos 19.1, 20 y 21.
Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los procedimientos de entrada y despacho de los vuelos en el aeropuerto pertinente.	Cap. VI, Sección Primera, artículos 1 al 4.
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	Cap. III, Sección Novena, artículos 44 y 47.
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.	Cap. III, Sección Décima, artículos 48 y 56; Cap. IV, Sección Primera, artículo 7; Cap. VI, Sección Tercera, artículo 24, y Sección Cuarta, artículo 25.
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.	Cap. VI, Sección Primera, artículo 1.
Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.	Cap. VI, Sección Segunda, artículos 11 y 15.
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.	Cap. VI, Sección Primera, artículo 6.
Proporcionar información en nombre de los explotadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Cap. VI, Sección Primera, artículos 4 y 5.
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Cap. VI, Sección Segunda, artículo 10; Sección Quinta, artículo 26.
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.	Cap. VIII, Sección Séptima, artículo 20.

<b><i>Tarea del Programa FAL de aeropuerto</i></b>	<b><i>Artículos de la RAC 9</i></b>
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.	Cap. IV, Sección Tercera, artículos 30, 33, 33.1 y 34; Cap. VI, Sección Séptima, artículos 36 al 39.
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Cap. IV, Sección Primera, artículo 5, y Sección Segunda, artículo 20.
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.	Cap. IV, Sección Tercera, artículos 33, 33.1 y 34.
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.	Cap. VI, Sección Primera, artículo 3, y Sección Décima, artículo 47.
Examinar periódicamente el cumplimiento del envío por parte de los transportistas aéreos de la información adelantada de pasajeros (API) en los términos y condiciones establecidas por la ley.	Cap. IX, Sección Segunda, artículos 5 y 9.

**ANEXO 12**  
**MODELO DE DECLARACIÓN DE SANIDAD DEL VIAJERO**

<b>Modelo 82-33-02</b> Control Sanitario Internacional	<b>República de Cuba</b> <i>Republic of Cuba</i> <b>Ministerio de Salud Pública</b> <i>Ministry of public health</i>	
<b>Declaración de Sanidad del Viajero/Sanitary statement for travellers</b>		
Nombres y Apellidos/names and surnames: _____		
Nacionalidad/nationality	Vuelo #/Línea aérea/Flight # / airline	Fecha de arribo/ arrival date
Pasaporte/Passport:	Carnet de Identidad/permanent identity	
Países visitados en los últimos 15 días/countries visited in the last 15 days		
Motivo del viaje/Reason for the trip: Turismo/tourism: ____ Visita/Visit: ____ Trabajo/Job ____ Colaborador/colaborator ____ Organismo, ¿Cuál?: _____ organism which?		
Dirección en Cuba/adress in Cuba: Calle/street: _____ No. _____ Apto _____ Entre/between streets: _____ y/and _____ _____ Reparto/division _____ Localidad/Location: _____ Hotel/hotel: _____		
Municipio/Municipality : _____ Provincia/Province _____		
Teléfono o movil/phone or mobile: _____		
Ha presentado en los últimos 15 días/You have presented in the last 15 days:		
Fiebre/fever:	SI ___ NO ___	Tos/ Cough: SI ___ NO ___
Erupción/Rasch:	SI ___ NO ___	Diarreas/Diarrhea: SI ___ NO ___
Conjuntivitis/Conjunctivitis:	SI ___ NO ___	Coriza/ Coryza: SI ___ NO ___
Perdida del olfato/ Loss of smell:	SI ___ NO ___	Falta de Aire/ Shortness of breath SI ___ NO ___
Rinitis/ Rhinitis	SI ___ NO ___	Perdida del gusto/Loss of taste SI ___ NO ___
Astenia/Asthenia	SI ___ NO ___	Decaimiento/Weakenig SI ___ NO ___
Ha estado en contacto con alguna persona con estos síntomas/You have been in Contact with someone with these symptoms: Si ___ No ___		
Hago constar que lo señalado responde a la verdad y hago declaración jurada ante las autoridades sanitarias, consciente de que la violación infringe las disposiciones sanitarias de la República de Cuba / certify that the aforementioned responds to the truth and I declare It sworn before the health authorities aware that the violation infringes the sanitary provisions of the Republic of Cuba.		
Firma/Signature: _____ Firma de la Autoridad Sanitaria/Signature of the Sanitary Authority: _____		