



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

Cuestión 2 del orden del día: Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo
2.3: Documentación de identidad de la tripulación

NORMALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD PARA VIAJES INTERNACIONALES DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN EN SERVICIO

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El requisito de obtener para los miembros de la tripulación los visados y otros documentos de viaje requeridos por cada país que puedan visitar mientras están en servicio, y de mantenerlos actualizados, representa un desafío logístico importante para los explotadores. Dado que la asignación de los miembros de la tripulación a distintas operaciones de vuelo está limitada por la documentación que cada uno de ellos tiene, los explotadores que prestan servicio en muchos lugares de destino pueden ocasionalmente verse obligados a restringir las operaciones regulares debido a la insuficiencia de empleados documentados por enfermedad u otras circunstancias imprevistas. A raíz de esto, desde la primera Reunión departamental FAL en 1946 y en las reuniones ulteriores se ha planteado el problema de los documentos de identidad para los viajes internacionales del personal en servicio y, con el objeto de abordar este asunto de manera más eficaz, en el Anexo 9 se han introducido y enmendado a través de los años normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a documentos y procedimientos normalizados. No obstante, los casos observados y las “diferencias” notificadas a la OACI siguen sugiriendo que tal vez estas disposiciones no se aplican en los Estados contratantes tan ampliamente como se había esperado.

1.2 El propósito de esta nota es examinar los problemas de la expedición de certificados de miembro de la tripulación y su aceptación como documento de identidad para entrada temporal en Estados extranjeros, y recomendar las enmiendas apropiadas de los SARPS (Anexo 9, párrafos 3.73 a 3.76 inclusive).

1.3 Otro objetivo es presentar algunas enmiendas menores de los párrafos 3.78 a 3.81 relativas a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina, para someterlas a la consideración de la Reunión departamental.

2. ANTECEDENTES — DOCUMENTOS DE IDENTIDAD Y DE VIAJE DE LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

2.1 Los SARPS que se introdujeron por primera vez a fines de los años cuarenta reflejaban un consenso en cuanto a que la licencia de los miembros de la tripulación de vuelo podía

presentarse y aceptarse en lugar de un pasaporte, un visado u otro documento de viaje, y que los miembros de la tripulación que no tenían licencia (p. ej., miembros de la tripulación de cabina) también quedaban exentos del requisito de pasaporte si llevaban un “certificado de miembro de la tripulación” (CMT) expedido por el Estado de matrícula de la aeronave. En respuesta a la recomendación de la 11ª Reunión departamental, se enmendaron los SARPS para distinguir entre el CMT, que es un documento de identidad de un miembro de la tripulación que forma parte del personal, y la licencia que certifica las calificaciones profesionales, y para aplicar el CMT tanto a la tripulación de vuelo como a la tripulación de cabina como documento que puede presentarse en lugar de un pasaporte o un visado. Al mismo tiempo, se introdujo un método recomendado para promover la expedición de CMT en formato de lectura mecánica.

2.2 Desde fines del decenio de los sesenta, la OACI ha desempeñado una función de líder en la preparación de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica, y al hacerlo ha examinado a fondo los conceptos y la importancia de los documentos de identidad y los documentos de viaje y la distinción entre éstos y las licencias (certificados) de competencia. Sería justo decir que, con el tiempo, el pasaporte ha adquirido prestigio en la OACI como documento de identidad que toda persona que viaja al extranjero debería tener. Más aún, el concepto del Anexo 9 ha cambiado con respecto al enfoque de facilitar las formalidades fronterizas, de modo tal que en lugar de eliminar los pasaportes y documentos oficiales de viaje, ahora el objetivo principal es normalizarlos y hacerlos más seguros. Actualmente parece haber acuerdo en cuanto a que ya no se considera excesivamente molesto el requisito de que los miembros de la tripulación que realizan vuelos internacionales tengan un pasaporte, e incluso se estima que es lo mejor para ellos.

2.3 En los SARPS vigentes del Anexo 9 se alienta la posibilidad de que el titular quede libre de los requisitos de pasaporte o visado. En la práctica, también se ha esperado la exención de los procedimientos de inspección de seguridad aeroportuaria aplicables a los pasajeros. No obstante, en la actualidad, parece no haber normalización en la expedición de los certificados de miembro de la tripulación, y este factor podría explicar en gran medida el bajo nivel de confianza oficial en el documento y, en consecuencia, el apoyo reducido respecto de los SARPS.

2.4 El 33º período de sesiones de la Asamblea (25 de diciembre a 5 de octubre de 2001) respaldó un conjunto de propuestas para el mejoramiento de la seguridad de la aviación y en una de ellas se pedía la normalización de los documentos de identidad del personal de las líneas aéreas y los aeropuertos de conformidad con el Doc 9303, Parte 3, *Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica*. De acuerdo con una recomendación del Grupo de expertos sobre seguridad de la aviación (AVSECP) en noviembre de 2001, el Consejo adoptó la recomendación siguiente que se publicó en la séptima edición del Anexo 17, en el contexto de las medidas relativas al control del acceso:

4.7.4 **Recomendación.**— *Cada Estado contratante debería asegurar que los documentos de identidad emitidos a los miembros de la tripulación corresponden a las especificaciones pertinentes que figuran en el Doc 9303 — Documentos de viaje de lectura mecánica.*

2.5 En esta recomendación está implícito el reconocimiento de que la adopción de las especificaciones del Doc 9303, Parte 3 para la expedición de documentos de identidad de la tripulación ofrece las ventajas de la normalización mundial, el interfuncionamiento global y un alto grado de seguridad de los documentos, que se consideran en la especificación para la tarjeta DV-1 (tamaño billetera). Además, la normalización brinda las ventajas operacionales siguientes:

- a) *Utilización común de recursos.* Los documentos de identidad expedidos de conformidad con estas especificaciones pueden ser verificados, y se puede confirmar la identidad de los titulares, utilizando el mismo equipo y los mismos sistemas que se emplean en la inspección de los documentos de viaje.

- b) *Beneficios de “tripulación adicional”*. Un documento de identidad normalizado facilitaría la aceptación y utilización por parte de una línea aérea de miembros de la tripulación de otras líneas aéreas como viajeros en el “asiento replegable” del puesto de pilotaje.

2.6 El grupo de expertos FAL, en su cuarta reunión (2-5 de abril de 2002), llegó a la conclusión de que las disposiciones vigentes del Anexo 9 relativas a los certificados de miembro de la tripulación eran anticuadas, en el sentido de que es necesario ser enérgico con respecto a la normalización y seguridad de los documentos para aumentar el valor y la credibilidad de los CMT y aclarar su condición y función como documento de identidad cuando se usa en viajes internacionales. Con el objeto de considerar estas cuestiones y proponer enmiendas de los SARPS, se creó un grupo de estudio que representa a los Estados y organizaciones observadoras interesadas.

2.7 El grupo de estudio, trabajando por correspondencia y telecomunicaciones, llegó a las conclusiones siguientes:

- a) aunque no se conoce el volumen en que los Estados miembros expiden CMT, la OACI debería seguir pidiéndoles que expidieran dichos documentos y no delegaran esa función en entidades del sector privado ni renunciaran a ellas;
- b) la OACI debería insistir en que el CMT se expidiera en formato de lectura mecánica de conformidad con el Doc 9303 como condición de aceptación por los Estados receptores de un documento oficial de identidad que califica al titular para facilitar la entrada temporal;
- c) al mismo tiempo, la OACI debería respaldar enérgicamente la normalización de las tarjetas de identidad de la tripulación expedidas por el sector privado, incluyendo la capacidad de confirmar la identidad, pero no necesariamente esperar que éstas tengan una zona de lectura mecánica con tecnología OCR;
- d) los CMT deberían presentarse como documento de identidad para significar exención del requisito de visado y no como documento de viaje que reemplaza al pasaporte;
- e) los controles de expedición de CMT son esenciales para contar con la confianza de las autoridades de inspección fronteriza;
- f) los CMT pueden utilizarse para quedar exento del requisito de visado únicamente cuando el miembro está en servicio activo; y
- g) las condiciones en las cuales puede presentarse el CMT para que los miembros de la tripulación en servicio activo queden exentos de los requisitos de visado pueden simplificarse, y eliminarse las distinciones entre los miembros de la tripulación de diferentes tipos de explotadores.

2.8 En estas conclusiones se basan las enmiendas propuestas a continuación.

3. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

3.1 Se invita a la Reunión departamental a considerar los puntos presentados en esta nota y a adoptar enmiendas de los SARPS pertinentes del Capítulo 3, Sección M y a actualizar la Sección N según figura en el Apéndice.

— — — — —

APÉNDICE

M. **Identificación y entrada de la Tripulación y otro personal de los explotadores**

3.72 Los Estados contratantes se asegurarán de que, cuando se requiera la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, a la llegada o a la salida, dicha inspección se efectúe lo más rápidamente posible. Los Estados contratantes establecerán medidas, en cooperación con los explotadores y las autoridades aeroportuarias, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiere a la llegada y la salida.

3.73 Los Estados contratantes darán las facilidades necesarias para que los miembros de la tripulación de sus líneas aéreas, puedan obtener explotadores en sus territorios puedan solicitar y recibir CMT para su personal de tripulación de vuelo y de tripulación de cabina, sin demora y gratuitamente, certificados de miembro de la tripulación válidos mientras el miembro de la tripulación continúe en su empleo.

Nota.— El CMGT se preparó en forma de tarjeta que utilizarían con fines de identificación la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de cabina, mientras que las licencias que se otorgan a la tripulación servirían para su finalidad principal de atestiguar las calificaciones profesionales de la tripulación de vuelo.

3.73.1 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían expedir los certificados a los que se hace referencia en 3.73, 3.74 y 3.75 deberían ser en la forma de tarjetas susceptibles de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones que se indican en el Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2. En los casos en que esto no sea posible, se expedirán los certificados según el formato indicado en el Apéndice 7, es decir, con la misma presentación de la zona de inspección visual del certificado de miembro de la tripulación de lectura mecánica.

3.74 — En el caso de los miembros de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina de una línea aérea que retengan en su poder sus certificados de miembro de la tripulación al embarcar y desembarcar, permanezcan en el aeropuerto donde se ha detenido la aeronave o dentro de los límites de las ciudades próximas al mismo, y salgan del país en la misma aeronave o en su próximo vuelo de servicio regular, todos los Estados contratantes aceptarán tales certificados de miembro de la tripulación para admitirlos temporalmente en el Estado, y no les exigirán pasaporte ni visado.

—— *Nota 1.— El propósito de esta disposición es reconocer el certificado de miembro de la tripulación como documento satisfactorio de identidad, aun cuando el titular no sea nacional del Estado de matrícula de la aeronave en la que preste sus servicios. No se desea disuadir a los Estados contratantes, que así deseen hacerlo, de que otorguen tales certificados de miembro de la tripulación a los extranjeros residentes miembros de la tripulación.*

Nota 2.— La aplicación de 3.74 permite que las líneas aéreas puedan disponer de un modo rápido y eficaz de los servicios del personal. No pueden aprovecharse todas las ventajas de estas disposiciones mientras haya algunos Estados que no las acepten.

3.74.1 Todo Estado contratante otorgará privilegios de admisión temporal similares a los preceptuados en 3.74 a los miembros de la tripulación de vuelo y a los miembros de la tripulación de cabina de toda aeronave explotada por remuneración o alquiler que no se dedique a servicios aéreos internacionales regulares, a condición de que dichos miembros de la tripulación de vuelo y miembros

de la tripulación de cabina partan en el primer vuelo que haga la aeronave para salir del territorio del Estado.

3.74 **Método recomendado.**— *En la medida en que los explotadores u organizaciones no gubernamentales decidan expedir tarjetas de identificación de la tripulación, los Estados contratantes deberían requerir la producción de dichos documentos de identidad en el formato indicado en el Apéndice 7, 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 con ayuda de computadoras.*

3.75 — ~~Cuando sea necesario que un miembro de la tripulación de una línea aérea, en el desempeño de sus funciones, viaje a otro Estado como pasajero por cualquier medio de transporte para incorporarse a una aeronave, ese Estado aceptará del interesado, en lugar del pasaporte y visado otorgándole admisión temporal y la libertad de movimiento necesaria en su territorio para incorporarse a dicha aeronave, el certificado de miembro de la tripulación según se especifica en 3.73.1 y 3.74 junto, si se exige, con un documento del empleador del miembro de la tripulación certificando la finalidad del viaje.~~

3.75.1 **Método recomendado.**— *Todo Estado contratante debería extender privilegios de admisión temporal similares a los estipulados en 3.75 y en las mismas condiciones, a los miembros de la tripulación de las aeronaves explotadas por remuneración o alquiler que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares.*

3.75 En el caso de la expedición de CMT y otros documentos de identidad oficiales, se establecerán controles adecuados para impedir fraude, por ejemplo, la verificación de antecedentes y certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco, y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.

3.76 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían disponer la pronta admisión, para residir en sus territorios, del personal de tierra y de vuelo de las empresas extranjeras de transporte aéreo cuyas aeronaves lleguen o pasen por tales territorios, en la medida que dicho personal sea necesario para ejecutar trabajos de inspección y técnicos directamente relacionados con la operación de los servicios aéreos internacionales que presten tales empresas de transporte aéreo.*

[Nota: Se considera que el párrafo anterior ya no se necesita en el Anexo 9, porque ahora generalmente se incluye como disposición en los acuerdos bilaterales.]

3.76 Con sujeción al requisito de presentar un pasaporte válido, los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de las tripulaciones que llegan y que presentan un CMT u otros documentos de identidad oficiales de la tripulación expedidos en formato de lectura mecánica, cuando:

- a) llegan en servicio activo en un vuelo internacional y piden entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor antes de iniciar en servicio activo el próximo vuelo que tienen asignado; o
- b) llegan en un vuelo de otro explotador o por otro medio de transporte como pasajeros y piden entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor antes de iniciar en servicio activo el vuelo que tienen asignado.

3.77 Los Estados contratantes ~~harán arreglos para asegurar~~ establecerán medidas para la entrada ~~temporal~~ sin demora en sus territorios, ~~con carácter temporal,~~ del personal técnico de ~~empresas extranjeras de transporte aéreo~~ ~~explotadores extranjeros~~ que efectúen operaciones hasta tales territorios o los sobrevuelen, que se necesite urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje. ~~En el caso de que,~~ por ejemplo, los Estados exijan ~~Si el Estado requiere~~ una garantía de subsistencia ~~de dicho personal~~ en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar la ~~su~~ admisión inmediata ~~de dicho personal~~.

N. ~~Personal~~ Inspectores de aviación civil de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de la aviación civil

3.78 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse ~~encargarse~~ de que se trate a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de otro Estado contratante, cuando desempeñen funciones de inspección, de la misma manera que a los miembros de la tripulación ~~al proceder con las formalidades de salida o de llegada,~~ como se especifica en 3.72.*

3.79 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina ~~un certificado que contenga los datos que figuran~~ un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8 y sea válido por el período de empleo del inspector.*

3.80 **Método recomendado.**— *Los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina deberían llevar consigo el ~~certificado~~ documento de identidad especificado en 3.79, una copia del itinerario del inspector ~~de vuelo que haya sido aprobado~~ expedido por el Estado que emplea al inspector y un pasaporte válido.*

3.81 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender los privilegios de admisión temporal, como se indica en 3.74-3.76 con respecto a los miembros de la tripulación, a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de otro Estado contratante, que ~~desempeñen sus funciones de inspección~~ presenten los documentos indicados en 3.80, siempre que la salida ~~de la siguiente inspección de~~ del vuelo siguiente ~~del~~ en el itinerario del inspector sea posterior a un período de descanso que no exceda de lo normal.*