



**NOTA DE ESTUDIO**

**GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)**

**DECIMOCUARTA REUNIÓN**

**Montreal, 20 – 24 de abril de 2026**

**Cuestión 1: Novedades recientes en materia de facilitación en la OACI**

**RESULTADOS DE LA A42 RELATIVOS A ASUNTOS ESTRATÉGICOS  
EN LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Esta nota presenta un panorama general de los resultados del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (A42) relativos a asuntos estratégicos de facilitación, basados en las notas de estudio presentadas por el Consejo, los Estados miembros y las organizaciones internacionales<sup>1</sup>. Pone de relieve los resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Conferencia de Facilitación 2025 de la OACI, celebrada en Doha, y la adopción de la Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional (Declaración de Doha), en consonancia con el objetivo estratégico *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo* de la Organización de Aviación Civil Internacional. La Asamblea respaldó la reafirmación de los compromisos y la promoción de la declaración y aprobó la incorporación de sus cláusulas en la resolución revisada de la Asamblea – *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* que se presenta en el apéndice.

La nota también destaca la aprobación por parte de la Asamblea de las novedades relativas a los programas de facilitación de la OACI, a saber, el Anexo 9 — *Facilitación*, la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y el directorio de claves públicas (PKD), con la adopción de la resolución A42-17 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*. Destaca también la aprobación por parte de la Asamblea de medidas para reforzar el cumplimiento del Anexo 9, mejorar los programas nacionales de facilitación y aumentar la participación de los Estados, con la vigilancia y asistencia continuas de la OACI. Por último, pone de relieve que se acordó poner en marcha iniciativas de facilitación a más largo plazo, incluido el trabajo para elaborar un marco de facilitación mundial y un plan estratégico de facilitación con el respaldo de las partes interesadas pertinentes de la industria.

**Medidas propuestas al FALP:**

Las medidas propuestas al FALP se presentan en la sección 3.

<sup>1</sup> Las notas de estudio de la A42 sobre facilitación están disponibles en el sitio web de la Asamblea en la sección [Notas de estudio por Cuestión del orden del día](#).

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La facilitación sigue siendo un elemento fundamental para habilitar un sistema mundial de transporte aéreo eficiente, inclusivo y sostenible. Desde la última Asamblea de la OACI, se han logrado avances significativos en las políticas de facilitación, los marcos regulatorios y el apoyo a la implementación en el marco del Anexo 9 — *Facilitación*, en consonancia con la evolución de las expectativas operacionales, tecnológicas y del público pasajero. Esas actividades se han visto reforzadas por el compromiso político de alto nivel expresado en la Conferencia de Facilitación 2025 de la OACI en Doha y la adopción de la Declaración de Doha, alineada con el nuevo objetivo estratégico de la Organización de Aviación Civil Internacional: *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo*.

1.2 En este contexto, la presente nota reúne los principales asuntos estratégicos de facilitación tratados en las recientes notas de estudio presentadas al 42º período de sesiones de la Asamblea (A42). Hace hincapié en los resultados acordados para fortalecer la implementación del Anexo 9, promover los programas y herramientas de facilitación de la OACI y establecer prioridades para el trienio 2026-2028. También refleja propuestas destinadas a mejorar la coordinación mundial, la planificación a largo plazo y la armonización de las medidas de facilitación, con contribuciones de los Estados y las partes interesadas pertinentes de la industria, en aras de un transporte aéreo eficiente, accesible y centrado en las personas pasajeras en todo el mundo.

## 2. ANÁLISIS

2.1 En la nota WP/14, el Consejo informó de los resultados del segmento ministerial de alto nivel de la Conferencia de Facilitación de la OACI (celebrada el 17 de abril de 2025 en Doha), durante el cual se aprobó la Declaración de Doha en consonancia con el nuevo objetivo estratégico de la OACI: *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo*. Se invitó a la Asamblea a reafirmar sus compromisos, promover la declaración y respaldar la incorporación de cláusulas de la Declaración de Doha en las revisiones propuestas de las resoluciones A41-17 y A41-14. La Asamblea respaldó las propuestas de decisión contenidas en la nota, a saber, reafirmar los compromisos hechos en la Declaración de Doha sobre la Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, tomar nota de que seguirán realizándose esfuerzos para promover y dar a conocer la Declaración de Doha por medio de publicaciones, actividades de divulgación y en eventos mundiales y regionales; y facilitar la inclusión de cláusulas de la Declaración de Doha en las revisiones propuestas para las resoluciones A41-17, *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* y A41-14, *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares* presentadas a la A42 (A42-WP/15 y A42-WP/16).

2.2 En la nota WP/15, el Consejo resaltó los avances en la labor de facilitación de la OACI desde la última Asamblea, poniendo especial énfasis en el Anexo 9 — *Facilitación*, la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI. Propuso prioridades y resultados para el trienio 2026-2028, tomó nota de la resolución A41-17 (2022) de la Asamblea y recomendó modificar el apéndice E recién añadido: *Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo*. La Asamblea tomó nota de que la nota contaba con amplio apoyo, respaldó las propuestas de decisión que contiene y adoptó la resolución 12/1, que sustituye a la resolución A41-17 y que ahora se publica como resolución A42-17 de la Asamblea: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* (presentada en el apéndice de esta nota).

2.3 En la nota WP/319, el Senegal destaca que la facilitación es vital para el transporte aéreo eficiente y sostenible, señalando los avances en la implementación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 — *Facilitación* y la necesidad de dar respuesta al crecimiento del tráfico. Propone la adopción de un plan mundial de facilitación, el desarrollo de un mecanismo voluntario de autoevaluación para el seguimiento de la implementación de los SARPS y la convocatoria de una conferencia mundial de facilitación cada tres años. La Asamblea respaldó la propuesta de decisión a) que figura en la nota, a saber, reconocer la necesidad de mejorar continuamente la eficiencia de los movimientos transfronterizos de aeronaves, público pasajero, tripulaciones y carga, teniendo en cuenta las previsiones de tráfico aéreo mundial para los próximos años. La A42 decidió remitir al Consejo las propuestas de decisión b) y c), junto con las

contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar. En la propuesta de decisión b) se solicita a la OACI que coordine un estudio de factibilidad y, si se considera necesario, formule un plan mundial de facilitación similar al GANP, el GASP y el GASEP, identificando las áreas prioritarias mundiales y las medidas específicas que permitan la consecución de los objetivos establecidos. En la propuesta c) se solicita a la OACI que considere la posibilidad de elaborar un marco normalizado que permita a los Estados realizar un monitoreo continuo (autoevaluación) de la implementación efectiva de los SARPS del Anexo 9 por las partes interesadas en sus territorios. El marco podría incluir un protocolo para evaluar los niveles de implementación, una plataforma digital de notificación y orientación para su uso. Respecto de la propuesta d), que pide reconocer la necesidad de promover y mantener un compromiso político de alto nivel y, con este fin, solicita a la OACI que considere la posibilidad de organizar una conferencia internacional de facilitación periódicamente (al menos cada tres años) que permita alcanzar sus objetivos teniendo en cuenta los recursos disponibles, la Asamblea no se manifestó a favor y señaló las limitaciones de recursos que enfrentan los Estados miembros y la OACI, por lo que no resulta factible esa frecuencia. La Asamblea alienta a la OACI a estudiar medios alternativos para conservar el impulso, como aprovechar los eventos que la OACI ya organiza y las plataformas regionales, mientras evalúa la factibilidad de celebrar las futuras conferencias de alto nivel sobre facilitación a intervalos más prolongados.

2.4 En la nota WP/72 (Rev.1), el Reino Unido y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), copatrocinados por el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), destacaron la complejidad de la facilitación en el marco del Anexo 9 — *Facilitación* y propusieron como decisión a) encomendar a la Secretaría de la OACI que asista al Grupo Experto en Facilitación en la elaboración de un plan estratégico de facilitación a largo plazo que dé prioridad a determinados SARPS con el objetivo de mejorar su cumplimiento y su aplicación armonizada para evitar todo obstáculo o retardo innecesario a aeronaves, pasajeras/os y carga; En la propuesta de decisión b) se alienta a los Estados y representantes del sector a participar activamente en la elaboración del plan estratégico de facilitación a largo plazo, y así contribuir a priorizar las áreas de trabajo de facilitación y a identificar cuestiones para su tratamiento futuro. La Asamblea tomó nota de que la propuesta de contar con un criterio estratégico y más enfocado hacia el trabajo de facilitación contaba con el respaldo firme de varias delegaciones y decidió remitir al Consejo las medidas contenidas en la nota, junto con las contribuciones de los órganos técnicos pertinentes, para que las estudie y proponga una forma de avanzar.

### 3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita al grupo experto a:

- a) considerar si la OACI debiera coordinar un estudio de factibilidad para evaluar la necesidad de elaborar un plan mundial de facilitación y, si resulta necesario, respaldar la elaboración del plan, equiparable en estructura y propósito al GANP, el GASP y el GASEP, identificando las áreas prioritarias mundiales y las medidas específicas que permitan la consecución de los objetivos de facilitación convenidos;
- b) considerar la elaboración de un marco normalizado que permita a los Estados llevar a cabo una autoevaluación y un monitoreo continuos de la implementación efectiva de los SARPS del Anexo 9 por las partes interesadas dentro de sus territorios, incluidos, entre otros, un protocolo para evaluar los niveles de implementación, una plataforma digital de notificación y orientaciones para su uso; y
- c) formular, en cooperación con la Secretaría de la OACI, un plan estratégico de facilitación a largo plazo que dé prioridad a determinados SARPS del Anexo 9 con el objetivo de mejorar su cumplimiento y promover su aplicación armonizada y así evitar todo obstáculo o retardo innecesario a aeronaves, pasajeras/os y carga.

## APÉNDICE

### **Resolución A42-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación**

*Considerando* que la finalidad del Anexo 9 – *Facilitación* es exponer las obligaciones que los artículos 22, 23 y 24 del Convenio imponen a los Estados miembros y normalizar los procedimientos para cumplir con los requisitos legales a los que se refieren los artículos 10, 13, 14, 29 y 35;

*Considerando* que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de aeronaves, pasajeras y pasajeros y su equipaje, carga y correo, así como enfrentar los desafíos que se plantean en los controles fronterizos y procesos de aeropuertos para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

*Reconociendo* que las restricciones y las medidas sanitarias motivadas por la pandemia de COVID-19 han tenido serias repercusiones en la industria de la aviación y que la OACI y los Estados miembros deben tener en cuenta estas repercusiones cuando tomen decisiones sobre la facilitación del transporte aéreo;

*Reafirmando* los compromisos contraídos en la Declaración Ministerial de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), entre otros, la necesidad de mantener el flujo seguro, protegido y ordenado del tráfico aéreo y el estado de preparación operacional de la aviación, velar por la resiliencia duradera de la aviación internacional e incorporar las enseñanzas extraídas de esta pandemia y otras del pasado;

*Recordando* las conclusiones y recomendaciones del Componente de Seguridad Operacional de la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021) de octubre de 2021;

*Considerando* que es imprescindible que los Estados miembros continúen persiguiendo el objetivo de máxima eficiencia y protección de las operaciones de pasajeras y pasajeros y carga; y

*Considerando* que en las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas se resalta la importancia continua del trabajo de la OACI sobre la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo;

*La Asamblea:*

1. Resuelve *que los apéndices adjuntos a esta resolución, enunciados más adelante, constituyen la declaración* consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación a la clausura del 42º período de sesiones de la Asamblea:

- Apéndice A — Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación
- Apéndice B — Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos
- Apéndice C — Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación
- Apéndice D — Sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros
- Apéndice E — Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo

2. *Pide* al Consejo que examine regularmente la declaración consolidada relativa a la facilitación e informe a la Asamblea como corresponda cuando sea necesario introducir cambios en la declaración; y
3. *Declara* que la presente resolución sustituye la resolución A41-17.

## APÉNDICE A

### Elaboración y aplicación de disposiciones sobre facilitación

*Considerando* que la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* y su protocolo facultativo, que habían sido adoptados en diciembre de 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, entraron en vigor el 3 de mayo de 2008;

*Considerando* que la elaboración por la Organización de especificaciones para los documentos de viaje de lectura mecánica ha demostrado ser efectiva para desarrollar sistemas que agilizan el despacho de las pasajeras y los pasajeros internacionales y miembros de las tripulaciones que pasan por los puestos de control en los aeropuertos, mejorando al mismo tiempo el cumplimiento de los programas de inmigración y de otras autoridades de control fronterizo;

*Considerando* que la elaboración de una serie de señales normalizadas para orientar al público viajero y a otros usuarios que utilizan las terminales de los aeropuertos ha demostrado ser efectiva y ventajosa;

*Considerando* que hacer que el transporte aéreo sea universalmente accesible para todas y todos, incluidas las personas con discapacidad, es un factor clave en aras de la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU y se corresponde con compromisos mundiales como la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD);

*Considerando* que los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) refuerzan el proceso de gestión del control fronterizo y aumentan la seguridad de la aviación al mejorar la integridad de los documentos que verifican la identidad del público viajero y las tripulaciones;

*Considerando* que dichos MRTD también permiten una cooperación de alto nivel entre los Estados para reforzar la resistencia contra el fraude en los pasaportes, tales como la falsificación o reproducción ilícita de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos por medios ilícitos;

*Considerando* que el uso de esos MRTD y otras herramientas de información sobre el público viajero también pueden servir para propósitos de seguridad de la aviación, reforzando los procesos de gestión del control fronterizo y mejorando la integridad de los documentos, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de realizar el proceso de embarque de la aeronave;

*Considerando* que la adopción por parte de la Organización de soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la tecnología de cadenas de bloques y los procedimientos aduaneros automatizados, ha dado pruebas de su eficacia para agilizar el despacho de pasajeras y pasajeros internacionales y tripulaciones en los puestos de control de los aeropuertos, así como para mejorar la aplicación de los programas de cumplimiento que han implementado las autoridades de inmigración y control fronterizo;

*Considerando* que el 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, en 2013, resolvió que se debería alentar a los Estados miembros a usar el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD) desarrollado para responder a la necesidad de contar con un medio más eficiente para notificar y examinar diferencias respecto a las normas y métodos recomendados (SARPS) y para reemplazar el mecanismo existente basado en documentación impresa;

*Consciente* de los componentes del Anexo 9 – *Facilitación* que promueven los objetivos, tanto de la gestión fronteriza como de seguridad de la aviación, que se auditan en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP) de la OACI;

*Reconociendo* la importancia de la facilitación y la necesidad de contar con dependencias nacionales centralizadas de coordinación de la facilitación, reuniones interinstitucionales periódicas y foros de participación de las partes interesadas, además de disponer de los recursos humanos y financieros económicos adecuados para apoyar las actividades del programa de facilitación y asistir a los Estados miembros en la implementación de las normas y métodos recomendados en el Anexo 9 – *Facilitación*; y

*Recordando* el Comunicado de la Conferencia de Alto Nivel sobre Seguridad de la Aviación, celebrada en Montreal el 29 y 30 de noviembre de 2018, y las conclusiones y recomendaciones de la conferencia relativas a la gestión del control fronterizo;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, con especial atención, intensifiquen sus esfuerzos por aplicar las normas y métodos recomendados del Anexo 9;
2. *Pide* a los Estados miembros que implementen, en la medida de lo posible, medidas de colaboración armonizadas mundial y regionalmente y aceptadas mutuamente, que tengan en cuenta las distintas circunstancias y políticas nacionales, sin que generen cargas económicas indebidas ni menoscaben la seguridad operacional y la facilitación de la aviación civil, para facilitar la recuperación y el desarrollo sostenible de los viajes internacionales del público pasajero;
3. *Insta* a los Estados miembros a que adopten y apliquen soluciones tecnológicas, como el intercambio electrónico de datos (EDI), la digitalización y procedimientos aduaneros automatizados para mejorar la eficiencia y el cumplimiento de los procesos de control de despacho en los aeropuertos;
4. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta el *Manual sobre acceso al transporte aéreo de las personas con impedimentos* (Doc 9984) al cumplir las disposiciones pertinentes del Anexo 9;
5. *Pide* al Secretario General que elabore un programa de trabajo sobre accesibilidad para el público pasajero con discapacidades para lograr un sistema de transporte aéreo que sea inclusivo para las personas con discapacidad;
6. *Pide* al Consejo que se asegure de que el Anexo 9 – *Facilitación*, esté al día y satisfaga los requisitos actuales de los Estados miembros y las obligaciones que les corresponden en virtud de las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas respecto a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje, las obligaciones que les corresponden en virtud del *Reglamento Sanitario Internacional (2005), enmendado en 2014, 2022 y 2024*, de la *Organización Mundial de la Salud* (OMS), la gestión y las respuestas ante emergencias sanitarias, además de los requisitos de los Estados miembros relativos a la administración de la carga y del público pasajero; y los avances tecnológicos asociados a dicha administración;

7. *Pide* al Secretario General que se asegure de que los textos de orientación pertinentes estén actualizados y respondan a las necesidades de los Estados miembros;
8. *Pide* al Consejo que se asegure de que las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* relativas a la gestión del control fronterizo, y del Anexo 17 – *Seguridad de la aviación*, sean compatibles y se complementen;
9. *Insta* a los Estados miembros a que tengan debidamente en cuenta los textos de orientación existentes y las mejores prácticas en materia de señalización y carteles, incluido el Doc 9636, *Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas*, en la medida en que continúe siendo aplicable;
10. *Insta* a los Estados miembros a que aseguren que todas las entidades o departamentos que intervienen en la aplicación de las normas y métodos recomendados del Anexo 9 — *Facilitación*, tales como la Autoridad de aviación civil, las autoridades de inmigración, aduanas, sanitarias, de cuarentena, de emisión de documentos de viaje, de control del tránsito aéreo, del orden público, postales, policiales fronterizas y de asuntos exteriores, tengan acceso adecuado al sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD), a fin de que la lista de verificación del cumplimiento del Anexo 9 se complete debidamente;
11. *Insta* al Consejo a que se asegure de que la OACI y sus Estados miembros sigan considerando los programas de facilitación como un asunto de máxima prioridad y a proporcionar recursos apropiados al respecto;
12. *Insta* a todos los Estados miembros a continuar apoyando financieramente las actividades de facilitación de la Organización con contribuciones voluntarias de recursos humanos y financieros, adicionales a lo presupuestado en el programa regular; y
13. *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo que asegure la sostenibilidad a largo plazo de los programas de facilitación de la Organización, adoptando medidas para incorporar los requisitos financieros en el Presupuesto del Programa Regular y asegurando que haya disponibilidad de los recursos humanos adecuados lo antes posible, y en la medida de lo posible.

## APÉNDICE B

### **Medidas nacionales e internacionales para garantizar la seguridad e integridad de la identificación de los viajeros y los controles fronterizos**

*Considerando* que los Estados miembros reconocen la importancia que tiene la gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para el objetivo estratégico de la OACI de seguridad y facilitación;

*Considerando* que los Estados miembros reconocen que la capacidad de identificar de manera única a las personas exige un enfoque holístico y coordinado que concatene los siguientes cinco elementos interdependientes de gestión de la identificación de los viajeros y el control fronterizo para formar un marco congruente:

- a) documentos, herramientas y procesos fundamentales que se requieren para garantizar una prueba de identidad;
- b) el diseño y fabricación de documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) normalizados, especialmente de pasaportes electrónicos, que cumplen las especificaciones de la OACI definidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*;

- c) procesos y protocolos para que las autoridades competentes expidan documentos a titulares autorizados, y controles para combatir el robo, la falsificación y la pérdida;
- d) sistemas y herramientas de inspección para la lectura y verificación eficientes y seguras de MRTD en las fronteras, incluido el uso del directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y
- e) aplicaciones interoperables que permiten establecer de manera oportuna, segura y fiable la correlación de los MRTD y sus titulares con los datos disponibles y pertinentes, durante las operaciones de inspección;

*Considerando* que los Estados miembros necesitan contar con la capacidad de identificar de manera única a las personas, así como con las herramientas y mecanismos disponibles para establecer y confirmar la identidad del público viajero;

*Considerando* que la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) define el marco mundial para derivar beneficios óptimos de los documentos de viaje y los controles fronterizos combinando los elementos de gestión de la identificación de las pasajeras y los pasajeros;

*Considerando* que con la resolución 70/1 adoptada el 25 de septiembre de 2015 los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto adoptar la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) con 169 metas, y que la meta 16.9 es ofrecer identidad jurídica a todas las personas, incluyendo la inscripción del nacimiento para el año 2030;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en las resoluciones 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) y 2482 (2019) decidió que todos los Estados miembros impedirán la circulación de terroristas o de grupos de terroristas imponiendo controles eficaces de fronteras y controles en la expedición de documentos de identidad y de viaje, adoptando medidas para evitar la falsificación, la alteración ilegal y la utilización fraudulenta de documentos de identidad y de viaje;

*Considerando* que la veracidad y validez de los documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) depende de la facilidad de lectura y la protección de estos documentos, las seguridades físicas que contribuyen a ello y las seguridades electrónicas que las garantizan;

*Considerando* que la limitación del número de posibles estados civiles para una persona depende de la documentación que se utilice para comprobar la identidad, confirmar la ciudadanía o nacionalidad y determinar el derecho del solicitante del pasaporte (es decir, los documentos generadores);

*Considerando* que el pasaporte es el documento de viaje oficial principal que denota la identidad y ciudadanía de una persona y tiene la función de informar al Estado de tránsito o de destino que el/la titular puede regresar al Estado que expidió el pasaporte;

*Considerando* que la confianza internacional en la integridad de los pasaportes es esencial para el funcionamiento del sistema de viajes internacionales;

*Considerando* que está aumentando en todo el mundo el uso de pasaportes en blanco robados para intentar ingresar a un país con una identidad falsa;

*Considerando* que la pronta notificación a la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) de información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos o revocados expedidos por un Estado para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) es una obligación en virtud del Anexo 9 – *Facilitación*;

*Considerando* que la seguridad de la identificación del público viajero y de los controles fronterizos depende de un sistema de gestión de la identificación sólido y de la integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;

*Considerando* que es necesaria la cooperación de alto nivel entre los Estados miembros para reforzar la resistencia al fraude con pasaportes, incluyendo la falsificación o imitación fraudulenta de pasaportes, el uso de pasaportes válidos por personas impostoras, el uso de pasaportes vencidos o revocados y el uso de pasaportes obtenidos de forma fraudulenta;

*Considerando* que los Estados miembros de las Naciones Unidas han resuelto, en virtud de la Estrategia global contra el terrorismo adoptada el 8 de septiembre de 2006, intensificar las actividades y la cooperación en todos los niveles, según proceda, para mejorar la seguridad de la fabricación y expedición de documentos de identidad y de viaje y prevenir y detectar su alteración o uso fraudulento;

*Considerando* que se necesita una cooperación mejor y más intensa entre los Estados miembros para combatir e impedir el fraude en la identificación y los documentos de viaje;

*Considerando* que los documentos de viaje para personas refugiadas previstos en el artículo 28 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 y para personas apátridas previstos en la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 deben expedirse a las personas refugiadas o personas apátridas que se encuentren legalmente en el territorio de los Estados y que, por lo tanto, constituyen documentos de viaje previstos en dos tratados internacionales para personas que gozan de un estatuto reconocido internacionalmente;

*Considerando* que la OACI ha establecido el directorio de claves públicas (PKD) para asistir en la autenticación de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) que incluyen los pasaportes electrónicos, reforzando así su seguridad y la integridad de los controles fronterizos;

*Considerando* que los Estados miembros piden el apoyo de los Programas de la OACI para obtener asistencia técnica y crear capacidades para reforzar su gestión de la identificación del público viajero y control fronterizo; y

*Considerando* que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que, a través de su gestión de los documentos de viaje y control fronterizo, identifiquen de manera única a las personas para maximizar los beneficios en materia de facilitación y seguridad de la aviación, así como para impedir actos de interferencia ilícita y otras amenazas para la aviación civil;

2. *Insta* a los Estados miembros a implantar herramientas y procesos rigurosos para salvaguardar la seguridad y la integridad de los documentos generadores, particularmente aplicando principios de prueba de identidad tales como comprobar que la identidad existe y la persona está viva, que la persona solicitante corresponde a la identidad y es única en el sistema, con pruebas fiables de la “huella social” de la persona solicitante, y verificar el registro del organismo o cotejar el registro con uno o más datos biométricos;

3. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para desarrollar e implantar un sistema sólido de gestión de la identificación y para salvaguardar la seguridad e integridad del proceso de expedición de documentos de viaje;

4. *Insta* a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos para establecer e implantar un sólido sistema de verificación de la integridad de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD), en particular mediante la autenticación de sus firmas electrónicas y la verificación de su validez;
5. *Pide* al Consejo que encargue al Secretario General que mantenga y actualice la hoja de ruta para la implementación de la Estrategia TRIP de la OACI para asistir a los Estados miembros a fin de que identifiquen de manera única a las personas y mejoren la seguridad e integridad de sus documentos de viaje y controles fronterizos;
6. *Pide* a los Estados miembros que intensifiquen sus esfuerzos para salvaguardar la seguridad e integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y se asistan mutuamente al respecto;
7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan pasaportes de lectura mecánica conforme a las especificaciones del Doc 9303;
8. *Recuerda* a los Estados miembros que se aseguren de que los pasaportes que no sean de lectura mecánica se retiren de circulación;
9. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que expidan documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRDT) conforme a las especificaciones del Doc 9303;
10. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que los documentos de viaje que expidan a personas refugiadas y personas apátridas sean documentos de viaje de lectura mecánica, de conformidad con las especificaciones del Doc 9303;
11. *Recuerda* a los Estados miembros que establezcan controles a fin de protegerse contra el robo de documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos;
12. *Insta* a los Estados miembros que necesiten asistencia respecto a la creación de sistemas eficaces y eficientes de identificación del público viajero y de control fronterizo a que se pongan en contacto con la OACI sin demora;
13. *Pide* al Consejo que se asegure de que las especificaciones y los textos de orientación que figuran en que figuran en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se mantengan actualizados a la luz de los avances tecnológicos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que refuercen sus procesos de gestión del control fronterizo, tal como ha dispuesto por su parte el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en sus resoluciones, aplicando las correspondientes normas del Anexo 9 – *Facilitación*;
15. *Exhorta* a los Estados miembros a implementar soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho, como el uso de puertas con sistemas de control fronterizo automatizado (ABC), conjuntamente con el PKD de la OACI para la autenticación de los eMRTD;
16. *Pide* al Consejo que siga evaluando soluciones tecnológicas para reforzar la seguridad y la facilitación de los controles fronterizos y a la vez mejorar los procedimientos de despacho;
17. *Pide* al Consejo que continúe la labor de fortalecer aún más la integridad de la identificación del público viajero y la gestión del control fronterizo y la seguridad, y la elaboración de textos de orientación, a fin de asistir a los Estados miembros a lograr esos objetivos;

18. *Insta* al Consejo a explorar las formas de intensificar la asistencia y el apoyo en creación de capacidades para los Estados miembros en las áreas de identificación del público viajero y control fronterizo, incluida una función de liderazgo proactivo de la OACI en la comunidad internacional para facilitar y coordinar dicha asistencia;
19. *Insta* a todos los Estados miembros a que se incorporen al PKD de la OACI, transfieran la información pertinente de su propio Estado al PKD y a que utilicen la información disponible de todos los Estados en dicho directorio para autenticar los eMRTD en los puntos de control fronterizo;
20. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que proporcionen prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados para que se incorporen a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
21. *Exhorta* a los Estados miembros que aún no lo estén haciendo a que, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, cotejen los documentos de viaje de personas que realizan viajes internacionales contra la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL;
22. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan mecanismos eficientes y eficaces para ingresar datos y hacer cotejos en la base de datos SLTD;
23. *Insta* a todos los Estados miembros a que expidan pasaportes de lectura mecánica de conformidad con el Doc 9303 y a que respeten los plazos de implementación del indicador de tipo de documento secundario;
24. *Alienta* a los Estados miembros que expiden eMRTD a disponer el cabal cumplimiento de las normas de la OACI e incorporar credenciales de viaje digitales cuando sea posible;
25. *Insta* a todos los Estados miembros que expidan eMRTD a que dejen de utilizar el control de acceso básico (BAC) e implementen el establecimiento de conexión autenticada por contraseña (PACE), e igualmente que actualicen su codificación de imágenes faciales y preparen sistemas de inspección para decodificar la nueva codificación en los controles de fronteras dentro de los plazos respectivos;
26. *Insta* a los Estados miembros a establecer entre todos los interesados un sistema eficiente de intercambio de información y colaboración para prevenir la trata de personas; y
27. *Pide* al Secretario General que continúe con la elaboración de textos de orientación pertinentes para combatir la trata de personas, para de esa forma ayudar a los Estados miembros a llevar a la práctica las disposiciones del Anexo 9 – *Facilitación* referidas a la trata de personas.

## APÉNDICE C

### **Medidas y cooperación a escala nacional e internacional con respecto a asuntos de facilitación**

*Considerando* que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

*Considerando* que la creación y el funcionamiento activo de los programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo son un medio probado para efectuar las mejoras necesarias;

*Considerando* que la cooperación en materia de trata de personas entre Estados miembros y con las distintas instancias nacionales, regionales e internacionales y otras partes interesadas en esta área ha tenido efectos positivos en los procedimientos para combatir la trata de personas;

*Considerando* que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de datos sobre el público pasajero que afectan a la viabilidad de la industria del transporte aéreo y que las autoridades de control fronterizo solicitan cada vez más la transferencia de datos sobre el público pasajero;

*Considerando* que ha aumentado en los últimos años la amenaza de propagación a escala mundial de enfermedades transmisibles por medio del transporte aéreo;

*Considerando* que el Anexo 9 contiene un marco para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, en particular, la norma 8.43 según la cual los Estados tienen la obligación de establecer leyes, reglamentos y/o políticas para apoyar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares, y el método recomendado para los explotadores de aeronaves y aeropuertos para la elaboración de planes a fin de que ofrezcan asistencia oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares; y

*Considerando* que la cooperación en materia de fauna y flora silvestres entre los Estados miembros y con las distintas partes nacionales, regionales e internacionales, y con otras partes involucradas en este ámbito ha traído beneficios a los procedimientos de lucha contra el tráfico de fauna y flora silvestres;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a establecer y utilizar programas y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo y a adoptar políticas de cooperación regional entre Estados vecinos y a promover acuerdos de puesta en común de datos transfronterizos y asociaciones entre los sectores público y privado;
2. *Insta* a los Estados miembros a participar en programas regionales y subregionales de facilitación del transporte aéreo de otros organismos aeronáuticos intergubernamentales;
3. *Insta* a los Estados miembros a tomar las medidas necesarias para garantizar el desarrollo de un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo y el establecimiento de comités de facilitación del transporte aéreo u otros medios apropiados, para:
  - a) asegurar que se lleve a cabo una implementación oportuna y efectiva de las normas y métodos recomendados contenidos en el Anexo 9 – *Facilitación*;
  - b) llevar periódicamente a la atención de todos los departamentos interesados de su gobierno la necesidad de:
    - 1) hacer que la reglamentación y prácticas nacionales se ajusten a las disposiciones y objeto del Anexo 9;
    - 2) hallar soluciones satisfactorias para los problemas que se presentan a diario en la esfera de la facilitación;
    - 3) promover una cultura de la facilitación;
    - 4) coordinar entre todos los organismos y departamentos del Estado, incluidas las autoridades de salud pública y las partes interesadas pertinentes, mediante el establecimiento de los Comités Nacionales de Facilitación del Transporte Aéreo (NAFTC);
  - c) tomar la iniciativa en toda medida ulterior que sea necesaria; y

- d) asegurar que se haya establecido la coordinación apropiada para implementar efectivamente la Estrategia TRIP de la OACI.
4. *Insta* a los Estados miembros a que estimulen a sus programas y comités nacionales de facilitación y a otros programas y comités de facilitación para que estudien los problemas de facilitación y a que coordinen sus conclusiones con las de otros Estados miembros con los cuales tengan enlaces aéreos;
5. *Insta* a los Estados miembros vecinos y contiguos a que se consulten entre sí respecto a los problemas comunes que puedan tener en materia de facilitación, cuando se estime que dichas consultas pueden conducir a una solución uniforme de tales problemas;
6. *Insta* a los Estados miembros, explotadores de aeronaves y explotadores de aeropuertos a seguir colaborando intensamente en:
- a) la identificación y solución de los problemas de facilitación; y
  - b) la elaboración de arreglos de cooperación para impedir el tráfico ilícito de estupefacientes, la inmigración ilegal, la propagación de enfermedades transmisibles y otras amenazas a los intereses nacionales;
7. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves y aeropuertos y a sus asociaciones a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos para alcanzar la máxima eficiencia en el despacho del tráfico de carga en las terminales internacionales;
8. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen las disposiciones del Anexo 9 para facilitar la asistencia a las víctimas de accidentes aéreos y a sus familiares y, en particular, a que se aseguren de que los explotadores de aeronaves y aeropuertos elaboren planes adecuados para prestar asistencia de manera oportuna y eficaz a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares, reconociendo que los planes de los explotadores de aeropuertos pueden ser parte de los planes de emergencia de aeródromos dispuestos en el Anexo 14;
9. *Insta* a los Estados y a los explotadores de aeronaves y aeropuertos a que, en colaboración con los organismos internacionales interesados, hagan todo lo posible por acelerar la tramitación y despacho de la carga aérea garantizando la seguridad de la cadena internacional de suministro;
10. *Pide* a los Estados miembros que consideren la identificación y designación de una autoridad pertinente o un mecanismo de coordinación importante de facilitación para asegurar la disponibilidad de mecanismos de financiación sostenible y la dotación de los recursos humanos correspondientes para apoyar la implementación de las disposiciones relativas a la facilitación del Anexo 9 y actividades conexas;
11. *Pide* a los Estados miembros que ratifiquen y apliquen el Protocolo de Montreal de 2014 y consideren las recomendaciones contenidas en el *Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores* (Doc 10117) de la OACI;
12. *Insta* a los Estados a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y aeronaves, para sensibilizar a las personas que viajan sobre las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable, a fin de disuadir y prevenirlo;
13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas, en cooperación con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, para que se capacite al personal correspondiente en la detección y gestión de comportamientos insubordinados o perturbadores por parte de pasajeras y pasajeros;

14. *Pide* a los Estados miembros que velen por que se preste asistencia a las personas con discapacidad que viajan por vía aérea y, en particular, adopten medidas dirigidas a mitigar las barreras que limitan la capacidad de las personas mayores y las personas con discapacidad en épocas en las que los procesos no son los habituales, como durante una pandemia;
15. *Insta* a los Estados miembros a que se aseguren de que las instalaciones y los servicios de los aeropuertos están adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad, y que en ellos se disponga de sistemas de elevación o cualquier otro dispositivo adecuado, los puntos designados de embarque y desembarque de personas con discapacidad en la terminal se encuentren lo más cerca posible de las entradas o salidas principales del edificio y se suministren espacios de estacionamiento adecuados que sean accesibles para personas con restricciones de movilidad, incluso en caso de emergencia de salud pública;
16. *Insta* a los Estados miembros a que se cercioren de que se ofrecen servicios aeroportuarios que atienden a las necesidades de las personas con discapacidad, incluidos los destinados a prestar información relacionada con los servicios de vuelo a las personas con deficiencia auditiva o visual;
17. *Insta* a los Estados miembros a que inicien el diálogo y la cooperación entre los órganos nacionales, regionales e internacionales encargados del control fronterizo y la seguridad respecto a sus obligaciones en virtud del Anexo 9 – *Facilitación* y las correspondientes resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas;
18. *Pide* al Secretario General que disponga que la OACI siga adelante con la labor relativa a la gestión del control fronterizo y la seguridad de los documentos de viaje en la lucha contra el terrorismo y profundice la cooperación y colaboración con los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, como la Oficina de Lucha contra el Terrorismo (OLCT) y la Oficina contra la Droga y el Delito (UNODC) de las Naciones Unidas; y
19. *Insta* a los Estados miembros a que establezcan un sistema eficaz de intercambio de información y colaboración entre todas las partes involucradas para la prevención del tráfico de fauna y flora silvestres.

## APÉNDICE D

### Sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

*Considerando* que es preciso que los Estados miembros sigan adoptando medidas para mejorar la eficacia y eficiencia de los trámites de despacho;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2396 (2017), acogiendo con beneplácito la decisión de la OACI de establecer una norma en virtud del Anexo 9 – *Facilitación*, relativa al uso de sistemas de información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API) por sus Estados miembros, y reconociendo que muchos Estados miembros de la OACI aún no han aplicado esa norma, decidió, en el párrafo 11, que, de conformidad con el párrafo 9 de la resolución 2178 (2014) y la norma de la OACI, sus Estados miembros deben establecer sistemas API y exigir a las líneas aéreas que operan en sus territorios que proporcionen API a las autoridades nacionales competentes;

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, también en la resolución 2396, en el párrafo 12 decidió que los Estados miembros, de conformidad con las normas y métodos recomendados, deben desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de las pasajeras y los pasajeros (PNR) y asegurar que todas sus autoridades competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos, y exhortó a los Estados miembros, las Naciones Unidas y otras entidades internacionales, regionales y subregionales a que proporcionen asistencia técnica, recursos y fomento de la capacidad a los Estados miembros a fin de poner en marcha esas

capacidades y, según proceda, alentó a los Estados miembros a que compartan los datos PNR con los Estados miembros competentes o interesados para detectar combatientes terroristas extranjeros que regresen a sus países de origen o de nacionalidad o que viajan o se trasladan a un tercer país, con especial atención a todas las personas designadas por el Comité, establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999), 1989 (2011), y 2253 (2015);

*Considerando* que el Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en la resolución 2482 (2019), pidió a los Estados miembros que cumplieran las obligaciones de reunir y analizar la API y, en cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, de desarrollar la capacidad de reunir, procesar y analizar los datos del PNR y de asegurarse de que las autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, lo que ayudará a los funcionarios de seguridad a detectar conexiones entre las personas vinculadas a la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, y los terroristas, para impedir los viajes de terroristas y perseguir el terrorismo y la delincuencia organizada, ya sea nacional o transnacional, incluso mediante programas de creación de capacidad; y

*Considerando* que el uso de datos API y PNR, como se menciona en la Estrategia TRIP de la OACI, también puede servir para fines de seguridad de la aviación, añadiendo un importante estrato en el sistema de la aviación civil internacional para detectar terroristas y prevenir actos de interferencia ilícita mucho antes de proceder con el embarque en las aeronaves;

*La Asamblea:*

1. *Insta* a los Estados miembros a que exhorten a los explotadores de aeronaves que presten servicios de transporte aéreo internacional a participar en los sistemas de intercambio electrónico de datos proporcionando información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros a fin de alcanzar niveles óptimos de eficiencia en el despacho del tráfico de público pasajero en los aeropuertos internacionales;
2. *Insta* a los Estados miembros, respecto al uso de los sistemas de datos electrónicos sobre las pasajeras y los pasajeros, a asegurarse de que los requisitos de los datos sobre el público pasajero se ajusten a las normas internacionales adoptadas para este fin por las organizaciones internacionales y los organismos correspondientes de las Naciones Unidas y a garantizar la seguridad, el tratamiento correcto y la protección de esos datos, respetando plenamente los derechos humanos;
3. *Pide* a los Estados miembros que apliquen la instalación de ventanilla única de ingreso de datos sobre la/el pasajera/o que permite a las partes que intervienen en el transporte aéreo del público viajero por vía aérea presentar información normalizada sobre las pasajeras y los pasajeros [es decir, API, API interactivo (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 y salida del público pasajero que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante;
4. *Insta* a los Estados miembros a prestar ayuda a los demás Estados miembros y compartir mejores prácticas, en cuanto corresponda, para el establecimiento de los sistemas de datos sobre las pasajeras y los pasajeros;
5. *Pide* a los Estados miembros que consideren establecer respuestas de verificación previa al viaje para los explotadores de aeronaves relacionadas con los requisitos de inmigración, seguridad y salud pública;
6. *Exhorta* a los Estados miembros a apoyar la labor de la OACI en la elaboración de textos de orientación adecuados y la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relativas a los PNR; y

7. *Insta* a los Estados miembros que aún no lo hayan hecho, que desarrollen la capacidad de recopilar, procesar y analizar los datos de PNR y que se aseguren de que sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan esos datos, respetando plenamente los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar los delitos de terrorismo y los viajes conexos.

## APÉNDICE E

### **Compromiso mundial para lograr que la aviación brinde movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo**

*Recordando* la Conferencia de Facilitación (FALC 2025) celebrada del 14 al 17 de abril de 2025 en Doha, Qatar, y la Declaración Ministerial (Declaración de Doha) adoptada el 17 de abril de 2025;

*Considerando* que la aplicación de las normas y métodos recomendados que figuran en el Anexo 9 es esencial para facilitar el despacho de las aeronaves, el público viajero y su equipaje, la carga y el correo, y enfrentar las dificultades en los controles fronterizos y procesos aeroportuarios para mantener la eficiencia de las operaciones del transporte aéreo;

*Recordando* las resoluciones de la Asamblea de la OACI, a saber, A42-17: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, A42-16: *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación – Lucha contra la trata de personas*, A42-14: *Accesibilidad en la aviación civil internacional*, A42-15: *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, A41-12: *Preservación de la salud y mantenimiento de un transporte aéreo internacional seguro durante emergencias de salud pública que afecten los viajes aéreos*; y A41-11: *Declaración sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se afirma el compromiso mundial para permitir que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la pandemia de COVID-19*, y para que la aviación sea más resiliente en el futuro, que consagran el compromiso general de los Estados miembros y la OACI de fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo;

*Haciendo hincapié* en la necesidad de que los Estados miembros respalden de manera activa las iniciativas de la OACI para mejorar la facilitación del transporte aéreo por medio de contribuciones voluntarias, como la adscripción de personal, y para promover una colaboración más estrecha con los organismos nacionales e internacionales, incluidas las autoridades de inmigración, control de fronteras, aduanas y salud pública;

*Considerando* que la facilitación del transporte aéreo es importante para que el sector de la aviación civil sea seguro y sostenible;

*Considerando* que la implementación de las normas y métodos recomendados relacionados con la facilitación es esencial para lograr la alineación y armonización mundial del despacho de público viajero, tripulaciones, aeronaves y carga;

*Considerando* que es necesario participar de forma activa en los marcos y las decisiones internacionales para agilizar y mejorar continuamente la facilitación y la identificación de las personas viajeras;

*Reconociendo* que el transporte aéreo desempeña un papel esencial para conectar a las personas, facilitar el comercio, mejorar el desarrollo social y económico sostenible y, en consecuencia, la calidad de vida, a la vez que la aviación civil internacional sigue contribuyendo a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) pertinentes de las Naciones Unidas;

*Considerando* que la respuesta humanitaria en las grandes crisis depende en gran medida del transporte rápido de asistencia y socorro por vía aérea;

*Reconociendo* el trabajo permanente de la OACI a la cabeza de las iniciativas mundiales para normalizar y robustecer las medidas de facilitación del transporte aéreo mediante la elaboración del Anexo 9, la estrategia para el Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI, además de la creación de especificaciones técnicas, políticas y textos de orientación; la creación de capacidad y asistencia y la colaboración con las organizaciones internacionales pertinentes;

*Reconociendo* las diversas competencias especializadas que se requieren para la facilitación del transporte aéreo; y

Reconociendo la importancia de un marco eficaz de respuesta ante futuras crisis relacionadas con la salud pública que se nutra de las orientaciones, mejores prácticas y enfoques de gestión integrada de riesgos pertinentes y de las lecciones extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de permitir que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis relacionadas con la salud pública, y de generar resiliencia ante brotes similares en el futuro;

*La Asamblea:*

1. *Pide* a los Estados miembros que refuercen los mecanismos diseñados para forjar alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública y con todas las partes interesadas que intervienen en la gestión de cruces fronterizos a fin de impulsar la aplicación de criterios unificados e integrales de facilitación del transporte aéreo;
2. *Pide* a los Estados miembros que construyan una visión estratégica, priorizada y prospectiva que tenga en cuenta las tendencias emergentes, los avances tecnológicos y los imperativos mundiales, tales como el movimiento fluido de personas y mercancías, la inclusividad y la sostenibilidad;
3. *Insta* a los Estados miembros a que se comprometan a participar de forma activa en la creación de marcos jurídicos y administrativos internacionales pertinentes que respondan a las necesidades en evolución de la aviación civil internacional y la facilitación, en particular en lo relativo al registro civil, la identidad digital, el reconocimiento biométrico, la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros, el registro de nombres de pasajeros y pasajeras y el despacho fluido del público viajero y las tripulaciones;
4. *Pide* a los Estados miembros que consideren mecanismos de financiamiento sostenible que permitan la viabilidad a largo plazo de los programas de facilitación y la mejora permanente del transporte aéreo;
5. *Pide* a los Estados miembros que participen activamente en actividades y tomen medidas que apoyen la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas que sean pertinentes;
6. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen en estrecha cooperación para reafirmar el valor y la importancia del objetivo estratégico de la OACI *Ningún País se Queda Atrás*, cuya finalidad es ayudar a los Estados y proporcionar conocimientos especializados y recursos mediante una asistencia específica y eficaz en materia de facilitación del transporte aéreo y creación de capacidad a los Estados que lo necesiten;
7. *Insta* a los Estados miembros a que otorguen a las misiones humanitarias el máximo acceso al espacio aéreo y a los aeropuertos;
8. *Pide* al Consejo que examine y mejore las disposiciones de la OACI con el fin de facilitar las operaciones de los vuelos humanitarios;

9. *Insta* a los Estados Miembros y a la OACI a que den prioridad a la inclusión y la accesibilidad de los servicios de transporte aéreo para las personas con discapacidad visible o invisible y movilidad reducida, haciéndolas partícipes de los procesos de decisión, favoreciendo la cooperación multilateral y la participación de la sociedad civil, promoviendo la recopilación y la puesta en común de datos y propiciando la capacitación normalizada del personal, entre otras iniciativas, para construir un sistema de transporte aéreo inclusivo para las personas con discapacidad;
10. *Insta* a los Estados miembros a tomar medidas para que los procedimientos en vigor para combatir la trata de personas respondan a una política integral e incluyan sistemas de denuncia y puntos de contacto con las autoridades responsables, y que recomienden la adecuada capacitación del personal de los explotadores aeroportuarios y de aeronaves que trabaje en contacto directo con el público viajero;
11. *Pide* a los Estados miembros que mejoren la experiencia de viaje y la facilitación de la carga mejorando la eficiencia en el movimiento de aeronaves, público viajero, tripulaciones y carga;
12. *Pide* a los Estados miembros que promuevan la interoperabilidad de todas las tareas de despacho de pasajeras y pasajeros, ya sea que se trate de procesos manuales o automatizados, o una combinación de ambos;
13. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas y/o acciones para atender los problemas de facilitación del transporte aéreo relacionados con las personas refugiadas y apátridas trabajando en asociación con instituciones nacionales e internacionales de derechos humanos;
14. *Insta* a los Estados miembros a que tomen medidas para mejorar la tramitación de la situación de las personas no inadmisibles conjuntamente entre las autoridades nacionales y la industria de líneas aéreas, y de conformidad con las disposiciones del Anexo 9;
15. *Insta* a los Estados miembros a que apliquen un enfoque estratégico, proactivo y colaborativo en la implementación de tecnologías innovadoras que permitan fortalecer todos los aspectos de la facilitación del transporte aéreo, incluido el control fronterizo, lo que implica asegurarse de que las tecnologías aprobadas se instrumenten, distribuyan y utilicen correctamente en todos los aspectos de la facilitación para mejorar los procesos relativos a público viajero, tripulaciones, aeronaves, carga y correo, y considerar la adopción e integración de tecnologías innovadoras para hacer frente a las dificultades existentes en materia de facilitación;
16. *Recuerda* a los Estados miembros que fomenten la creación de alianzas sólidas con las autoridades de inmigración y control de fronteras, aduanas y salud pública para optimizar la eficiencia y eficacia del flujo de personas pasajeras y mercancías;
17. *Pide* a los Estados miembros que pongan énfasis en la contratación y la capacitación;
18. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen para atraer a la próxima generación de profesionales de la facilitación y promover al mismo tiempo políticas e iniciativas para incrementar la diversidad, la equidad y la inclusión, incluidas las iniciativas para cerrar la brecha de género en el sector de la aviación;
19. *Pide* al Consejo que refuerce el liderazgo de la OACI en la ejecución actual de la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP de la OACI) y su evolución futura, lo que incluye la elaboración de especificaciones técnicas avanzadas para los documentos de viaje y las credenciales digitales de viaje que permitan la interoperabilidad de los datos, así como mecanismos para su validación eficiente;

20. *Pide* al Consejo que respalde el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI y promueva su activa utilización internacional tanto en el sector gubernamental como en el privado como fundamento de la verificación de los documentos de viaje y las credenciales digitales en todo el mundo;
21. *Insta* a los Estados miembros a que trabajen en colaboración con el sector de salud pública y las partes pertinentes que correspondan en la elaboración de un plan nacional en previsión de brotes de enfermedades transmisibles que entrañen un riesgo sanitario, a fin de que el transporte aéreo pueda seguir desenvolviéndose en forma segura y eficiente en todas las circunstancias; dicho plan debería elaborarse con arreglo al Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud;
22. *Insta* a los Estados miembros a que comuniquen oportunamente al público viajero y a todas las partes interesadas de la comunidad de la aviación los requisitos sanitarios de entrada y que evalúen regularmente la posibilidad de amenazas graves a la salud pública para activar prontamente sus medidas de contingencia;
23. *Insta* a los Estados miembros a que participen activamente en las actividades del Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA); y
24. *Declara* que la presente resolución sustituye a la resolución A41-17.