



NOTA DE ESTUDIO

GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)

DECIMOCUARTA REUNIÓN

Montreal, 20 – 24 de abril de 2026

Cuestión 6: Otras cuestiones en materia de facilitación

EXAMEN DEL USO DEL TRANSPORTE AÉREO PARA LA MIGRACIÓN IRREGULAR

[Nota presentada por la Unión Europea (UE) y
copatrocinada por Italia, Japón y los Países Bajos]

RESUMEN

Esta nota de estudio ofrece un panorama general de las dificultades y complejidades de la migración irregular asociada al transporte aéreo y pone de manifiesto que los vuelos comerciales pueden utilizarse para traficar con migrantes y que se puede abusar de los regímenes de visados con fines de migración irregular por vía aérea. Se describen algunos ámbitos clave para su desarrollo y se formulan recomendaciones al Grupo Experto en Facilitación sobre posibles medidas y mecanismos de cooperación que contribuyan a hacer frente al uso del transporte aéreo con fines de migración irregular.

Medidas propuestas al FALP:

Se invita al Grupo Experto en Facilitación a considerar las propuestas que se describen en esta nota, incluida la de encomendar a un grupo de trabajo del Grupo Experto en Facilitación que siga estudiando la migración irregular por vía aérea y, sobre la base de su análisis, prepare una estrategia integral para examinar las normas y métodos recomendados existentes y realice debates técnicos sobre la elaboración de medidas adicionales adecuadas que respalden el trabajo para hacer frente al problema.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, la nota WP/185, presentada en nombre de la Unión Europea (UE) y sus Estados miembros, los Estados miembros de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC), y copatrocinada por Australia, Japón y el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), que trata el uso del transporte aéreo comercial en el contexto de la migración irregular, recibió un amplio apoyo de los Estados miembros. La Asamblea reconoció la importancia del tema y recomendó que se remitan al Consejo las medidas propuestas en la nota, junto con las contribuciones de órganos técnicos pertinentes y en consulta con los correspondientes organismos especializados de las Naciones Unidas, para que las examine en profundidad y proponga una forma de avanzar a su debido tiempo.

1.2 A los fines de esta nota, la migración irregular (denominada en algunos Estados migración ilegal) se refiere al movimiento de personas que se produce al margen de las leyes, reglamentos o acuerdos internacionales que rigen la entrada o salida de un país de origen, tránsito o destino¹. La migración irregular puede verse facilitada por la producción, obtención o suministro de documentos fraudulentos. Las redes de tráfico ilícito de migrantes² pueden valerse de los vuelos comerciales y eludir los requisitos de entrada en virtud de diversos regímenes, como las políticas de exención de visados, el aprovechamiento de oportunidades fraudulentas de estudios o de migración laboral, para llevar a los migrantes a un país de tránsito o de destino.

1.3 El Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional [(artículo 11 2)], exige a los Estados que adopten medidas legislativas u otras medidas apropiadas para impedir, en la medida de lo posible, que los medios de transporte explotados por transportistas comerciales (incluidos los explotadores de aeronaves) se utilicen en la comisión de delitos tipificados de conformidad con el artículo 6 del protocolo dentro del marco jurídico de la ONU; la mayoría de los Estados Parte en el Protocolo han adoptado legislación nacional que tipifica como delito el tráfico ilícito de migrantes³. Además, existen también varias iniciativas regionales y nacionales sobre el tráfico ilícito de migrantes por vía aérea⁴.

1.4 Algunos Estados miembros de la OACI, entre ellos, los de la Unión Europea, están reforzando su compromiso mundial para hacer frente al tráfico ilícito de migrantes por vía aérea y al uso creciente del transporte aéreo comercial en la migración irregular como parte de la Alianza Mundial contra el Tráfico Ilícito de Migrantes⁵, foro para aumentar la prevención del tráfico ilícito de migrantes, mejorar la respuesta mundial ante este delito y ofrecer alternativas a la migración irregular.

2. ANÁLISIS

2.1 Las redes de delincuencia organizada dedicadas al tráfico ilícito de migrantes facilitan activamente el movimiento irregular de gran cantidad de migrantes en todo el mundo. Son redes dinámicas y adaptables, que tienen la capacidad de modificar rápidamente sus rutas y métodos. Si bien el tráfico de migrantes sigue dependiendo predominantemente del transporte terrestre y marítimo, el uso del transporte aéreo comercial -incluidas las operaciones de líneas aéreas chárter y de transportistas explotadores de red también constituye un elemento esencial en las rutas migratorias irregulares transnacionales.

¹ [Derecho Internacional sobre Migración N° 34 - Glosario sobre migración | Plataforma de Publicaciones de la OIM](#)

² El tráfico de migrantes requiere necesariamente el cruce de una frontera, tal como se define en el artículo 3 a), del [Protocolo contra el Tráfico Ilícito de Migrantes por Tierra, Mar y Aire, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional](#), como la facilitación de la entrada ilegal de una persona en un Estado Parte del cual dicha persona no sea nacional o residente permanente con el fin de obtener, directa o indirectamente, un beneficio financiero u otro beneficio de orden material. Si bien el tráfico ilícito de migrantes a veces está relacionado con la trata de personas, ya que las personas migrantes objeto de tráfico ilícito pueden convertirse en víctimas de la trata a través de la servidumbre por deudas, y se suele transportar a las víctimas de la trata a través de las fronteras, no deja de ser un tipo distinto de delito. A nivel internacional, en el artículo 3 a) del [Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, Especialmente Mujeres y Niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional](#), la trata de personas se define como la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas recurriendo al uso de la fuerza, al fraude o al engaño, con fines de explotación. La definición de trata de personas no comprende el cruce de una frontera y puede tener lugar dentro del territorio de un Estado o bien cuando se permite a las personas cruzar las fronteras de manera legal. Es sumamente importante identificar y proteger a las víctimas de la trata de personas.

³ Por ejemplo, en la Unión Europea (UE): [Directiva - 2002/90 - EN - EUR-Lex](#) y [EUR-Lex - 32002F0946 - EN - EUR-Lex](#).

⁴ Por ejemplo, en la Unión Europea, la Comisión Europea adoptó en junio de 2023 un conjunto de instrumentos que aborda el uso de medios de transporte comerciales para facilitar la migración irregular a la UE ([Toolbox addressing the use of commercial means of transport to facilitate irregular migration to the EU.pdf](#)), que integra medidas operativas, diplomáticas y jurídicas. Su objetivo es involucrar a los operadores de transporte en la prevención del uso indebido del transporte comercial con fines de tráfico ilícito mejorando los mecanismos de detección y prevención cuando surjan riesgos.

⁵ [2025 Conferencia Internacional de la Alianza Mundial contra el Tráfico Ilícito de Migrantes - Migración y Asuntos Internos](#)

2.2 El fraude en los documentos desempeña un papel fundamental en el tráfico ilícito de migrantes y la migración irregular por vía aérea. Puede implicar la manipulación o el uso indebido de documentos auténticos o la falsificación de documentos, como pasaportes, tarjetas de identidad, visados o documentos necesarios para la expedición de pasaportes, solicitudes de visado y autorizaciones de viaje, lo que favorece la impostura para asumir identidades falsas o adulterar documentos. También incluye el uso indebido de documentos extraviados u obtenidos de manera fraudulenta. En particular, la falta de verificación electrónica de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD) en las fronteras, la dependencia exclusiva de la inspección manual y el uso limitado de datos biométricos, como la comparación facial algorítmica, pueden ser aprovechados por las redes de tráfico ilícito de migrantes. Para luchar eficazmente contra el fraude en los documentos y el tráfico de migrantes, es esencial que los Estados velen por que sus autoridades fronterizas cuenten con instrucción y equipos suficientes para efectuar la verificación electrónica de los eMRTD. El texto del Anexo 9 sobre expedición e inspección de eMRTD podría reforzarse para abordar esta cuestión.

2.3 Los traficantes de inmigrantes se aprovechan cada vez más de los reglamentos sobre visados de estudio, trabajo o tránsito en los grandes centros aeroportuarios. Por ejemplo, una práctica común del tráfico ilícito consiste en enviar migrantes con documentos legítimos a un país de destino declarado o a un centro de tránsito donde se les pueden proporcionar documentación fraudulenta y billetes para continuar su viaje de forma irregular hasta el punto de destino final. Este método comienza con un viaje que es lícito, entre otras cosas, debido a un visado de tránsito, pero se vuelve irregular en la etapa de tránsito. Al abusar de las políticas sobre visados de tránsito, las redes de tráfico pueden eludir los controles de inmigración más estrictos, lo que da lugar a la migración irregular. Se trata de un ámbito en el que los explotadores aeroportuarios y de aeronaves pueden desempeñar un papel de detección.

2.4 Los traficantes de migrantes se aprovechan de los distintos niveles de infraestructura para el control de salidas y documentos. En algunos contextos, esto puede permitir a quienes viajan partir sin controles de identidad exhaustivos que podrían detectar posibles riesgos de migración irregular. El tránsito por países en los que la coordinación entre la aviación civil y las autoridades fronterizas es variable dificulta aún más la detección y prevención del tráfico ilícito de migrantes, así como la identificación de los flujos migratorios irregulares. Por consiguiente, cabría considerar la posibilidad de identificar las rutas de alto riesgo y fortalecer las prácticas de control de salida y otras medidas destinadas a reducir los movimientos irregulares hacia los siguientes puntos de destino mediante controles de salida más sistemáticos. Esto también contribuiría a facilitar el transporte aéreo, asignar mejor los recursos y poner en común los conocimientos.

2.5 Los centros de tránsito de gran volumen enfrentan dificultades para detectar la migración irregular pese a los controles fronterizos normales, ya que los traficantes suelen aprovecharse de las discrepancias o incongruencias en la verificación previa a la salida y de lagunas relacionadas con los billetes múltiples. El despliegue de personal de enlace de migraciones y de personal de enlace de los países de origen en los aeropuertos de alto riesgo, posibilitaría la verificación y cooperación *in situ*, ofreciendo así apoyo durante las verificaciones previas a la salida para añadir una capa adicional de seguridad y asesoramiento especializado.

2.6 La naturaleza dinámica de las redes de tráfico ilícito de migrantes plantea una dificultad considerable a las autoridades encargadas de la gestión fronteriza, ya que los traficantes cambian rápidamente de rutas y métodos en respuesta a las actividades de las fuerzas del orden. Para anticiparse a eso, es esencial emplear estrategias de detección en tiempo real basadas en datos y reforzar el intercambio de información entre Estados, así como entre las partes interesadas de la aviación, las autoridades consulares y de visados y las autoridades fronterizas y fuerzas del orden. El establecimiento de mecanismos sólidos de compartición de información, en especial, entre los países de origen, tránsito y destino, daría acceso a todas las partes implicadas a la información necesaria para detectar y desbaratar las operaciones de contrabando.

2.7 Al subsanar las carencias en materia de sensibilización e impartir una instrucción específica, se contribuye a mejorar la detección del tráfico ilícito de migrantes. La instrucción de categorías específicas de personal ayudaría a ese personal a reconocer la migración irregular por vía aérea mediante indicadores pertinentes y procedimientos de notificación seguros sin aplicar perfiles. En respuesta a la evolución de los métodos, debería actualizarse la instrucción específica para fortalecer en mayor medida la detección en primera línea. La instrucción podría ir acompañada de orientaciones prácticas sobre el reconocimiento de la documentación.

2.8 Los Estados deberían fomentar que las fuerzas del orden, la guardia de fronteras, representantes y personal de las líneas aéreas y los aeropuertos mantengan un diálogo periódico sobre las tendencias emergentes que ayude a los explotadores de líneas aéreas a permanecer vigilantes y adaptar los procedimientos para detectar casos sospechosos de migración irregular y tráfico ilícito de migrantes. Esto también ofrece información a los Estados sobre el uso indebido de sus requisitos de visado. En ese sentido, los comités nacionales de facilitación y los comités de facilitación de los aeropuertos desempeñan un importante papel de coordinación. Se recomienda enérgicamente compartir información y coordinar medidas para fortalecer el compromiso común de luchar contra la trata de personas y el tráfico ilícito de migrantes.

2.9 El uso de información sobre viajes, el registro de entradas y salidas y los controles biométricos incrementan en gran medida la detección del tráfico ilícito de migrantes y la migración irregular. El uso de estas herramientas permite una evaluación precoz del riesgo. La adopción generalizada y el uso uniforme de estas tecnologías son esenciales para que las autoridades competentes tengan la capacidad de identificar y responder eficazmente a las amenazas de tráfico ilícito hacia, desde o a través de sus aeropuertos. Podrían promoverse otras medidas con el sector de la aviación, como mejorar las prácticas de emisión de billetes y aumentar la transparencia de las agencias, incluidas las formas para que los explotadores de aeronaves y los Estados detecten, señalen y monitoreen mejor las reservas de grupos grandes o de última hora, los patrones inusuales de reemisión de billetes y el papel de intermediarios -como los vendedores en línea y las agencias de viajes locales- a la hora de facilitar los viajes grupales coordinados.

2.10 Los traficantes de migrantes también pueden utilizar indebidamente vuelos de explotadores no regulares y de la aviación general para transportar migrantes. Estos vuelos tienen un modelo operacional flexible, ya que suelen presentar sus planes de vuelo con poca antelación, proporcionar información limitada sobre el público pasajero y operar bajo una vigilancia limitada, lo que crea lagunas de información para las autoridades. Debe reforzarse el control de estos vuelos, para que estén sujetos a un nivel de vigilancia equivalente al de los vuelos comerciales, también en lo que respecta a la información sobre viajes y los procedimientos de evaluación de riesgos.

2.11 El Anexo 9 de la OACI reglamenta, entre otras cosas, la responsabilidad de los Estados de salvaguardar la expedición de documentación de viaje (en el capítulo 3 C⁶) y la responsabilidad de inspección de los explotadores de aeronaves, así como la responsabilidad de los Estados miembros de asistir a los explotadores de aeronaves en el desempeño de su responsabilidad (en el capítulo H⁷). A pesar de estas normas y métodos recomendados (SARPS) existentes, el intercambio de información entre los explotadores de aeronaves y los Estados no está institucionalizado. Hoy en día, la información sobre los métodos actuales para hacer frente a la migración irregular por vía aérea es limitada o fragmentaria, lo que dificulta una

⁶ 3.5 Los Estados contratantes establecerán controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad.

3.6 Los Estados contratantes establecerán controles a fin de protegerse contra el robo de sus documentos de viaje en blanco.

3.5.1 Método recomendado. Los Estados contratantes deberían aplicar regularmente tanto la Guía de la OACI para evaluar normas de seguridad para el tratamiento y expedición de documentos de viaje como la Guía de la OACI sobre prueba de identidad para garantizar la integridad de su proceso de expedición de documentos de viaje.

⁷ 3.33 Los Estados contratantes asistirán 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.

3.35 Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo.

actuación coordinada. Un grupo de trabajo que reúna a las autoridades de control fronterizo y las administraciones de aviación civil, así como a la industria de la aviación, podría desempeñar un papel importante a la hora de enfrentar estas dificultades. Ese grupo tendría por objeto intercambiar información sobre los riesgos y las dificultades en evolución de la migración irregular y compartir conocimientos especializados y mejores prácticas. Esta labor podría dar lugar a la preparación de una estrategia integral para hacer frente a la migración irregular por vía aérea y, en su caso, a un examen de las normas, los métodos recomendados y los textos de orientación existentes, así como al respaldo de las iniciativas de las fuerzas del orden y organismos de gestión fronteriza, lo que en última instancia facilitaría una mejor asignación de los recursos por parte de la industria de la aviación.

2.12. En este contexto, también se podría estudiar la cooperación entre dicho grupo de trabajo y los grupos de trabajo existentes de la OACI que apoyan la implementación de la Estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP): el Grupo de Trabajo sobre Implantación y Creación de Capacidad (ICBWG) y el Grupo de Trabajo sobre Nuevas Tecnologías (NTWG). El NTWG elabora y mantiene normas interoperables sobre MRTD relacionadas con la expedición y verificación de documentos, incluido el análisis de nuevas tecnologías; el ICBWG promueve la implementación de normas y métodos recomendados (SARPS) relativos a documentos de viaje mediante la interacción directa con los Estados, el intercambio de conocimientos especializados y la elaboración de textos de orientación. Así, las actividades del NTWG y el ICBWG contribuyen en gran medida a la lucha contra el fraude en los documentos. Por lo tanto, dado que el fraude en los documentos tiene un papel fundamental en el tráfico ilícito de migrantes por vía aérea, el grupo de trabajo propuesto se beneficiaría considerablemente con los conocimientos generales y especializados de ambos grupos de trabajo⁸.

3. RECOMENDACIONES

3.1. Se invita al Grupo Experto en Facilitación a:

- a) tomar nota de la información presentada en esta nota de estudio;
- b) encomendar a uno de los grupos de trabajo existentes, mediante la ampliación de su mandato, o crear un nuevo grupo de trabajo que examine las cuestiones relacionadas con la migración irregular por vía aérea, tal como se expone en esta nota, con vistas a:
 - i. examinar los riesgos detectados y las dificultades que enfrentan los Estados y la industria de la aviación con respecto a la migración irregular por vía aérea; y
 - ii. elaborar una estrategia integral para reducir el riesgo de migración irregular por vía aérea y sobre esa base:
 - a) cuando corresponda, considerar la posibilidad de examinar las normas, los métodos recomendados y los textos de orientación existentes para hacer frente a la cuestión; y
 - b) considerar la posibilidad de proponer medidas de mitigación adecuadas para hacer frente a la migración irregular, incluidas, si procede, posibles enmiendas del Anexo 9.

— FIN —

⁸ También sería aconsejable solicitar la colaboración del CAWG (Grupo de Trabajo sobre Autoridades de Control) de la IATA, que aportaría la perspectiva pertinente de las autoridades fronterizas y los explotadores de aeronaves.