



GRUPO EXPERTO EN FACILITACIÓN (FALP)

DECIMOCUARTA REUNIÓN

Montreal, 20 – 24 de abril de 2026

Cuestión 3: Enmiendas del Anexo 9 — *Facilitación*

IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y FACILITACIÓN

[Nota presentada por Canadá, Reino Unido, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), la Global Express Association (GEA) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)]

RESUMEN

Los certificados de miembro de la tripulación (CMT) se establecieron en 1949 con el objetivo de facilitar el movimiento de tripulantes a través de las fronteras internacionales. No obstante, el número de países que expiden estos certificados representa apenas una fracción de los Estados contratantes. Con el paso del tiempo, ha evolucionado la práctica operacional y, para facilitar la movilidad de las tripulaciones, se ha tornado cada vez más frecuente el uso del pasaporte acompañado de los documentos de identificación de la tripulación emitidos por las líneas aéreas. Ha quedado demostrado que esta práctica es igual de eficaz, goza de mayor aceptación, genera menor carga administrativa y proporciona el mismo nivel de seguridad, motivo por el que se deberían enmendar las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 — *Facilitación* para que reflejen las prácticas vigentes.

Medidas propuestas al FALP:

Se invita al Grupo Experto en Facilitación a:

- a) acordar las enmiendas propuestas de los SARPS del Anexo 9 que figuran en el apéndice A de esta nota de estudio.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En los SARPS del Anexo 9, se otorgan algunas ventajas a quienes son titulares de CMT respecto de quienes presenten otras formas de identificación de la tripulación (véase el Anexo 9, capítulo 3, sección M, 3.71, 3.71.2). No obstante, en la práctica, la mayoría de los Estados miembros de la OACI considera que presentar el pasaporte, acompañado de otros documentos de identificación de la tripulación, es tan válido como presentar un CMT para cumplir con los requisitos de entrada y/o salida en las fronteras. Por lo tanto, en lo que respecta a la entrada y el visado, la formulación vigente de los SARPS puede convertirse involuntariamente en una barrera para el movimiento fluido y eficiente a través de las fronteras internacionales

de las tripulaciones en servicio activo. En el 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI, se presentaron las notas WP/285 - *Identificación de la tripulación y marco establecido en el Anexo 9* y WP/323 - *Identificación de la tripulación y facilitación*, con el objetivo de promover un enfoque universal armonizado y flexible para la identificación de la tripulación y la facilitación, propuesta que recibió un amplio apoyo de los Estados miembros.

1.2 En el Anexo 9 y en el Doc 9303 de la OACI, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, se establece la base jurídica, técnica y operacional para la aceptación universal del pasaporte como documento de identidad principal y más seguro, lo que acota la función que históricamente se había previsto para los CMT como documentos de identidad de la tripulación. El Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* contiene disposiciones de seguridad relativas a la verificación de la identidad de las tripulaciones, entre ellas el control del acceso y la validación de la identidad para el acceso a zonas de seguridad restringidas; sin embargo, no hace mención de los CMT.

2. ANÁLISIS

2.1 Hay una incongruencia entre los objetivos de facilitación y el carácter prescriptivo de los requisitos establecidos en el Anexo 9, capítulo 3, sección M - *Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves*. La norma 3.71 exige que los Estados eximan de la obligación de visado a la tripulación titular de CMT; no obstante, en la actualidad, solo 16 Estados miembros y una región administrativa especial (RAE)¹ expiden CMT. Las barreras que obstaculizan la implementación son, según han informado Estados que no los expiden, los costos, la complejidad operacional y la carga administrativa. Como consecuencia de ello, la mayoría de las tripulaciones que no poseen un CMT quedan incluidas en el ámbito de aplicación del método recomendado 3.71.1, que se limita a alentar a los Estados a eximirlos del requisito de visado. En la actualidad, la mayoría de los países exime de la obligación de visado a la mayoría de las tripulaciones y acepta un **pasaporte acompañado de una tarjeta de identidad de la tripulación**. En este contexto, aun cuando los expida la autoridad nacional, los CMT no parecen aportar ventajas adicionales en cuanto a la identificación respecto de los otros documentos aceptados por la mayoría de los Estados.

2.2 Desde 1997, se espera que los CMT se expidan en formato de tarjetas de lectura mecánica conformes con las especificaciones establecidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica Parte 5: Especificaciones para documentos oficiales de viaje de lectura mecánica (MROTD) de tamaño DVI*. Estas especificaciones no se han actualizado en los últimos años, lo que plantea la cuestión de si siguen adecuándose plenamente a las capacidades tecnológicas y las necesidades de facilitación actuales.

2.3 En su lugar, los Estados han priorizado la mejora de la seguridad de los pasaportes, ya que el pasaporte sigue siendo el documento de identidad más reconocido, seguro e interoperable para los viajes internacionales. El desarrollo progresivo de especificaciones técnicas en el marco del Doc 9303 ha dado lugar a la introducción del pasaporte electrónico, considerado actualmente como el tipo de documento de viaje más seguro. Un número importante de tripulantes son titulares de este tipo de pasaportes². Por consiguiente, la función identificativa prevista para el CMT ha sido, en la práctica, superada por las mejores características de seguridad y la amplia aceptación internacional del pasaporte y del pasaporte electrónico.

2.4 A diferencia de los CMT, las tarjetas de identificación de la tripulación son expedidas por los explotadores de aeronaves, y las tripulaciones son objeto de verificaciones de seguridad periódicas e

¹ Alemania, Arabia Saudita, Chequia, China, China (RAE de Hong Kong únicamente), Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Finlandia, Francia, Panamá, Qatar, Sudáfrica, Sri Lanka, Suiza, Tailandia, Türkiye, Vietnam. Esta lista podría no ser exhaustiva.

² Según datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), más de 160 Estados miembros expiden pasaportes electrónicos.

inspecciones sistemáticas en el lugar de salida. Es el Estado responsable de la vigilancia de los explotadores de aeronaves el que aplica regularmente estas medidas. Según la norma 3.70 del Anexo 9, los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación solo se expedirán después de que la autoridad pública competente, o la autoridad designada para hacerlo en su nombre, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Este requisito se ajusta a las disposiciones de la norma 3.5.2 del Anexo 17 y está sujeto a verificación conforme al Enfoque de Observación Continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA).

2.5 Es importante destacar que las y los miembros de la tripulación contribuyen directamente a la protección de la aviación civil asumiendo responsabilidades específicas de seguridad operacional. Entre ellas se incluyen: realizar inspecciones y verificaciones de la aeronave antes de la salida, de conformidad con la norma 4.3.1 del Anexo 17; garantizar la protección continua del compartimento de la tripulación de vuelo, tal como se establece en la norma 4.3.3; y aplicar técnicas de detección de comportamientos para vigilar al público pasajero en busca de indicios de conductas que puedan constituir una amenaza o perturbación. Estas funciones son esenciales para la seguridad operacional y la seguridad de la aviación de las operaciones aéreas en su conjunto.

2.6 En consonancia con la Guía sobre prueba de identidad del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP), también se podría aplicar un enfoque en capas y en función del riesgo para verificar y validar la identidad de las tripulaciones; por ejemplo, pueden utilizarse formas alternativas de identificación que brinden un nivel equivalente de seguridad, como las que figuran en el Anexo 17, capítulo 4, normas 4.2.3 y 4.2.4, y otras medidas de seguridad conexas.

2.7 Las enmiendas propuestas en el apéndice A no tienen por objeto dejar en desventaja a los Estados que expiden y utilizan CMT, ya que esos documentos continúan desempeñando una función en algunos marcos nacionales de facilitación, ni pretenden establecer una jerarquía entre distintas formas de identificación de la tripulación. Antes bien, el objetivo es modernizar estos SARPS del Anexo 9 desplazando los CMT como forma principal de identificación de la tripulación y adoptando un enfoque en el que, para la entrada/salida y la identificación, se reconozca como equivalente el uso del pasaporte acompañado de la tarjeta de identificación profesional.

3. RECOMENDACIONES

3.1 Se invita al FALP a:

- a) acordar las enmiendas propuestas de los SARPS del Anexo 9 que figuran en el apéndice A de esta nota de estudio.

APÉNDICE A

Propuesta de enmienda del Anexo 9 — *Facilitación*

CAPÍTULO 3: ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

...

M. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronaves

...

3.71 Los Estados contratantes aceptarán los CMT expedidos conforme a los requisitos de la norma 3.68 para entrada de las y los miembros de la tripulación sin visado, cuando lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor.

3.xx Los Estados contratantes que acepten CMT para entrada sin visado aceptarán igualmente un pasaporte expedido conforme a los requisitos del Doc 9303, Parte 4, acompañado de tarjetas de identificación de la tripulación para permitir la entrada de las y los miembros de la tripulación sin visado.

3.71.1 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían eximir del requisito de visado a las y los miembros de la tripulación que lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor.*

3.71.2 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían eximir del requisito de visado a las y los miembros de la tripulación que lleguen y presenten un CMT, o un pasaporte acompañado de tarjetas de identificación de la tripulación, cuando lleguen en un vuelo de otro explotador de aeronaves o por otro medio de transporte y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor a fin de iniciar en servicio activo el vuelo que tengan asignado.*

...

APPENDIX B
NEW or REVISED SARP PROPOSAL: AMENDMENT, ANNEX 9, CHAPTER 3,
[STANDARD/RECOMMENDED PRACTICE]

IMPACT ASSESSMENT

1. What is the problem that this proposal is designed to address?

Please include specific details

- Modernize SARPs to align with current operational practice and risk-based identity management
- Reduce administrative burden without diminishing security - leveraging the passport/ePassport as the primary MRTD and airline crew IDs as occupational credentials.

2. What alternatives to SARPs were considered to solve the problem?

None	Circular	Manual	Policy	<i>Other (please explain)</i>
	X	X	X	Establishing a new working group or task force dedicated to reviewing current SARPs and policies to develop a strategy/policy or best approach forward, in addition to amending the current Annex 9) or tasking the FALP WGA9 to consider all the above.

3a. What is the impact of this proposal on a State?

	Strongly Agree	Agree	Neutral	Disagree	Strongly Disagree
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety	X				

Rationale:

Implementing this proposal would enhance civil aviation safety by reducing operational delays and administrative burdens associated with crew documentation requirements. In particular, it would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency	X				
---	---	--	--	--	--

Rationale:

Implementing this proposal would improve air navigation capacity and operational efficiency by reducing administrative barriers associated with the recognition of flight crew documentation. By allowing States to recognize crew members using a valid passport in combination with a crew identity card, alongside those holding a Crew Member Certificate (CMC), the proposal would help streamline crew processing at border control points and airports.

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would enhance global civil aviation security and facilitation by clarifying the distinct purposes of travel and crew documentation. Historically, the CMC was meant to serve both as a travel document and as a means of identifying crew members. However, in practice, passports are now widely used to support entry and exit requirements, while crew identity cards serve to verify that an individual is a bona fide crew member. Clearly distinguishing these functions would reduce the risk of inconsistent implementation among States while harmonizing operational practice with the intent of Annex 9.</p> <p>Providing clearer guidance within ICAO provisions would help ensure that crew documentation is recognized and applied appropriately by frontline border and control authorities, thereby improving operational predictability and facilitating legitimate crew movements.</p> <p>The proposal does not introduce new personal data requirements and therefore does not create additional impacts on human rights, health, or privacy. Rather, it improves the clarity and consistent application of existing ICAO provisions, supporting secure, efficient, and predictable international aviation operations.</p>					
Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>Implementing this proposal would support the development of a sound and economically viable civil aviation system by promoting consistency and fairness in the facilitation of international flight crew movements. In particular, accepting the proposal would help ensure a level playing field among Member States with respect to the documentation issued to, and accepted for, flight crew.</p> <p>At present, some States issue Crew Member Certificates (CMCs), while the vast majority rely on alternative documentation such as passports in combination with crew identity cards. Where visa exemptions are granted specifically to crew holding a CMC, States that do not issue such certificates may be inadvertently placed at a disadvantage, despite their crew meeting identification and security requirements by way of a passport and other recognized documents.</p> <p>By allowing States the flexibility to recognize flight crew travelling with a valid passport and crew identity card, alongside those holding a CMC, the proposal would promote greater harmonization in facilitation practices and avoid unintended barriers to international operations. This approach supports operational efficiency for airlines, reduces administrative burdens, and ensures that crew members are treated equitably regardless of the documentation regime used by their State of registry.</p> <p>More broadly, the proposal reinforces ICAO's objective of facilitating safe, secure, and efficient international air transport by enabling States to implement practical and interoperable documentation arrangements for flight crew.</p>					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities	X				
<p><i>Rationale:</i></p> <p>By facilitating the recognition of a passport and crew identification documents, the proposal would reduce administrative barriers that may lead to operational delays, crew repositioning flights, or inefficient crew deployment. Improving the</p>					

efficiency and predictability of international flight operations can help minimize unnecessary fuel burn and associated emissions, thereby contributing indirectly to reducing the environmental impact of civil aviation activities.

3b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
			X

4a. What is the impact of this proposal on *Industry*?

	<i>Strongly Agree</i>	<i>Agree</i>	<i>Neutral</i>	<i>Disagree</i>	<i>Strongly Disagree</i>
Implementing this proposal will enhance civil aviation safety	X				

Rationale:

It would alleviate organizational and scheduling challenges for airlines registered in States that do not currently issue Crew Member Certificates (CMCs), while also addressing delays that may arise at airports where crew recognition is limited to those holding a CMC.

By facilitating the recognition of alternative but equivalent crew identification documentation, the proposal would support more predictable and efficient crew processing. This, in turn, helps ensure that qualified crew members are able to perform their operational duties without unnecessary delays or last-minute substitutions, thereby supporting the safe and orderly conduct of flight operations.

Implementing this proposal will increase air navigation capacity and improve efficiency	X				
---	---	--	--	--	--

Rationale:

Reducing delays linked to documentation recognition would improve the predictability of crew movements and airline scheduling. This would help minimize disruptions such as delayed crew clearance, last-minute crew substitutions, or repositioning of alternate crew, all of which can affect flight departures and the efficient use of airport and airspace capacity.

By facilitating more reliable crew deployment and smoother operational planning, the proposal would contribute to more efficient flight operations and better utilization of available air navigation and airport capacity, thereby supporting the overall efficiency of the global air transport system.

Implementing this proposal will enhance global civil aviation security and facilitation (taking into account impact on human rights, health and privacy, if any)	X				
--	---	--	--	--	--

Rationale:

Annex 9 to be re-equilibrated to reflect the current crew facilitation practice of States and improve crew facilitation across borders. Clear recognition in Annex 9 that the combination of a passport and a crew identity card is equivalent to CMC, which is currently the practice of most States when it comes to visas on crew. With the vast majority of countries not issuing CMCs to their crew (only 17 States do issue CMC) and Annex 9 only mandating visa waiving for crew holding a CMC, Annex 9 has inadvertently become limiting in its facilitation provisions for crew. The proposal aims at correcting the situation to reflect current practice.

Implementing this proposal will foster the development of a sound and economically-viable civil aviation system	X				
---	---	--	--	--	--

<i>Rationale:</i>					
Most States do not currently impose including visas on crew. With this re-equilibration of Annex 9 and broadening the recognition of documents held by crew, will help assisting a more economically viable civil aviation system by avoiding costs and burden such as: cost for obtaining the authorization to travel, delays upon crew arrival impacting crew resting times, administrative cost of managing crew authorizations to travel, limiting the destinations crew can operate to due to authorizations to travel requirement, etc.					
Implementing this proposal will minimize the adverse environmental effects of civil aviation activities			X		
<i>Rationale:</i>					

4b. Do the benefits of this proposal justify the cost of its implementation?

Yes	No	Not sure	Not applicable
X			

5. How long would it take for States and Industry to implement this proposal?

Already implemented	0-1 years	1-2 years	2-5 years	5-10 years	More than 10 years
X					
The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.					

6. Financial implications of the proposal

<p>The cost impact on States would include:</p> <p>There is no technical impact anticipated. That is specifications (MRZ formats, LDS, biometric encodings, security features, test regimes, are unchanged.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Re: Technical impact: There are no technical changes to Doc 9303 specifications required by the Annex 9 amendment itself. It is a facilitation policy change, not a document-format or data-structure change. - Re: Passports: Already governed by Doc 9303 Part 4; the proposed Annex 9 language makes clear that the passport is the MRTD element in the acceptance pathway. - Re: Crew Identity Cards: These are recognized as operational credentials. Their acceptance in combination with the passport is a policy decision under Annex 9, not a change to Doc 9303 technical specs. - Re: CMCs: CMCs will remain MRTDs per Doc 9303 (historically Part 5 TD1-format expectations). The Annex 9 amendment does not alter their technical requirements; it adds equivalency for another accepted pathway. <p>For those States that don't issue CMCs, there is no cost impact anticipated. For those States that only recognize CMC holders as crew, there may be an impact on their processes, to also allow crew that hold a passport and other crew identity cards.</p> <p>With operational communications, States, issuers, airlines, and border agencies will understand that the new Annex 9 equivalency does not trigger redesign of passports or CMCs, but may require changes to digital or electronic Travel Authorizations.</p> <p>The cost impact on the industry would include:</p>

The proposed changes to the SARPs serve to clarify the legitimacy of already existing practices rather than affect change.

IMPLEMENTATION TASK LIST AND OUTLINE OF GUIDANCE MATERIAL

1. IMPLEMENTATION TASK LIST

1.1 Essential steps to be followed by a State in order to implement proposed amendments¹

[SARP/TOPIC]

1.1.1 For States that already [implement the SARP or take action on the TOPIC], no action is necessary. For those that do not, the essential steps are the following:

a) . . .

Legislation, regulations, policies, procedures, training, implementation, modification, supervision, assessment, compliance, gap analysis, consideration,

[Example (for illustration only):

[Assistance to aircraft accident victims and their families

For States that have established legislation, regulations and/or policies in support of assistance to aircraft accident victims and their families, and that are aligned with Doc 9998 and Doc 9973, no action may be required. For those that do not, the essential steps are the following:

- a) identify established legislation, regulations and/or policies;
- b) gap analysis between established legislation, regulations, and/policies, and Doc 9998 and Doc 9973;
- c) decisions on whether to introduce new provision to align with ICAO guidance material;
- d) modification and/or development of provision;
- e) official adoptions of provisions;
- f) implementation of newly adopted provisions by applicable entities;
- g) modification of an oversight framework; and

¹ Amendment of a format or clarification nature are not allowed in this Appendix.

h) supervision by the State of provisions, as appropriate.]

2. STANDARDIZATION PROCESS

2.1 Effective date: █ [Month/Year]: to be completed by Secretariat

2.2 Applicability date: █ [Month/Year]: to be completed by Secretariat

3. SUPPORTING DOCUMENTATION:

3.1 ICAO documentation:

Title	Type	Publication date
	Manual/Other Guidance Material/Web page	

3.2 External documentation:

Title	External Organization	Publication date

4. IMPLEMENTATION ASSISTANCE TASKS

Type	Global	Regional
[Seminar/Symposium/Workshop/etc.]		

**5. UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME (USAP)
OR UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT PROGRAMME
(USOAP)**

5.1 [No] [additional] protocol questions required under USAP [USOAP].