



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de facilitación

DECLARACIÓN CONSOLIDADA DE LAS POLÍTICAS
PERMANENTES DE LA OACI RELATIVAS A LA FACILITACIÓN

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota de estudio se presentan las novedades relacionadas con la labor de la OACI en materia de facilitación desde la última Asamblea. El trabajo de la OACI en el ámbito de la facilitación se compone de tres programas separados pero interrelacionados, el Anexo 9 — *Facilitación*, la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) y el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI. En esta nota se proponen prioridades para los tres programas y se esbozan los resultados previstos de sus actividades durante el próximo trienio. En 2022, en ocasión de su 41º período de sesiones, la Asamblea adoptó la resolución A41-17 – *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*. En el apéndice E se presentan las propuestas de enmienda de la declaración consolidada que reflejan los principales acontecimientos ocurridos desde el 41º período de sesiones.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer la labor realizada por la OACI, en particular en el marco de los tres programas de facilitación;
- respaldar el programa de trabajo y las prioridades de la Organización para el trienio 2026-2028 respecto del Anexo 9, el TRIP y el PKD; y
- adoptar la resolución revisada con la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, conforme figura en el apéndice E, para sustituir la resolución A41-17.

Objetivos estratégicos:	Este documento de trabajo está relacionado con el objetivo estratégico <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo</i> .
Repercusiones financieras:	Se espera que las actividades de la OACI mencionadas en esta nota se lleven a cabo con recursos disponibles en el presupuesto regular para 2026-2028 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, conforme a la orientación del Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028.
Referencias:	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 7 de octubre de 2022)</i> (Doc 10184) Anexo 9 — <i>Facilitación</i> [Enmienda 30, 17ª edición] <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i> (Doc 9303)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El objetivo principal de la facilitación es la gestión eficiente de los procesos de control fronterizo para agilizar el despacho de aeronaves, público viajero, tripulación, equipaje y carga. El trabajo de la OACI en el campo de la facilitación se compone de tres programas separados pero interrelacionados, el Anexo 9 — *Facilitación*, la estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) y el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI.

1.2 El Anexo 9 — *Facilitación* se basa en 10 artículos del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) que obligan a los Estados miembros a cumplir las leyes que reglamentan la inspección de aeronaves, carga y público pasajero por parte de las autoridades de aduanas, inmigración, agricultura y salud pública, a fin de reducir al mínimo las demoras operacionales. Como medio para ejecutar este mandato, el marco normativo de la facilitación se basa en las normas y métodos recomendados (SARPs) que figuran en el Anexo 9 — *Facilitación*, concebidos para ayudar a los Estados a lograr la máxima eficiencia en sus operaciones de despacho de aduanas.

1.3 La estrategia del TRIP de la OACI define un marco completo para que los Estados miembros estructuren un proceso sólido de identificación de viajeras y viajeros; la estrategia descansa sobre cinco elementos relacionados con la gestión de la identificación, a saber: prueba de identidad (EoI); documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); expedición y control de documentos (DIC); sistemas y herramientas de inspección (IST), incluido el directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y aplicaciones interoperables (AI).

1.4 El PKD de la OACI es un componente integral de la infraestructura internacional de la que depende el uso de los MRTD electrónicos (eMRTD), ya que facilita el intercambio de certificados de claves públicas necesarios para el ecosistema mundial de eMRTD.

2. NOVEDADES DE FACILITACIÓN EN EL PERÍODO 2023-2025

2.1 Desde la última Asamblea, los trabajos realizados en el marco de los tres programas han progresado considerablemente. El Anexo 9 — *Facilitación* se ha actualizado para asegurar su pertinencia continua y aprovechar al máximo las posibilidades de desarrollo. Se han especificado nuevos formatos de documentos en el TRIP, al tiempo que se ha proseguido una importante labor de creación de capacidad. El sistema PKD ha evolucionado con la incorporación de nuevos participantes, la inclusión de más datos y la adición de nuevos servicios. También se está estudiando su posible uso por parte de entidades del sector privado en el futuro. En los apéndices A, B y C se presentan más detalles sobre estos aspectos.

2.2 Durante la tercera sesión de su 230º período de sesiones, el Consejo de la OACI reafirmó la importancia de la facilitación del transporte aéreo y, en ese contexto, declaró 2024 como Año de la Facilitación (FAL2024). El 2024 marcó también la celebración del 75º aniversario del Anexo 9 — *Facilitación*. La celebración de este hito brindó a la OACI, en colaboración con toda la comunidad mundial, la oportunidad de crear conciencia sobre la importancia de la facilitación para el progreso de los sistemas de transporte aéreo, aumentar la comprensión de los programas de facilitación de la OACI y generar motivación e impulso para mejorar su implementación en los próximos años. En el apéndice D se exponen detalles del FAL2024, durante el cual se realizaron numerosos eventos a nivel internacional, regional y nacional.

2.3 Las actividades del Año de la Facilitación culminaron con la Conferencia de Facilitación (FALC 2025) que se celebró bajo el lema “Facilitar el futuro del transporte aéreo: colaboración, eficiencia e inclusión” en Doha, Qatar, del 14 al 17 de abril de 2025, organizada por Qatar. La FALC 2025 incluyó un segmento ministerial que tuvo lugar el 17 de abril de 2025, al que asistieron ministras y ministros, viceministras y viceministros, jefas y jefes de delegación y representantes de alto nivel de organizaciones internacionales que examinaron un proyecto de declaración y que culminó con la adopción de la Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo, en la que se reafirma el compromiso de los Estados de mejorar la facilitación del transporte aéreo. La mayoría de las cláusulas dispositivas de la Declaración de Doha se incorporan en un nuevo apéndice E al proyecto de resolución sobre la *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación* en sustitución de la resolución A41-17 y que se someterá a la Asamblea durante su 42º período de sesiones (véase el apéndice E de esta nota de estudio). Otras cláusulas dispositivas se incorporaron en el proyecto de enmiendas de la resolución A41-14 de la Asamblea sobre *Asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares*, que se someterá a la consideración del 42º período de sesiones de la Asamblea de la OACI (véase la nota A42-WP/xx).

3. PROGRAMA DE TRABAJO RELATIVO AL ANEXO 9 Y PRIORIDADES PARA EL TRIENIO 2026-2028

3.1 Durante su 41º período de sesiones, la Asamblea de la OACI respaldó las prioridades relacionadas con el Anexo 9 para el trienio 2023-2025, que incluyen la consolidación de su labor, el examen de las cuestiones relativas al incumplimiento de los SARPS del Anexo 9 — *Facilitación*, la formulación de estrategias para ayudar a los Estados a implementar las disposiciones del Anexo 9 y la utilización de los avances tecnológicos relacionados con el trabajo del programa FAL, incluida la preparación de respuestas ante cuestiones nuevas y emergentes relacionadas con la facilitación. La preparación de las prioridades aprobadas por la Asamblea en su 41º período de sesiones para el programa del Anexo 9 se detalla en el apéndice A de la presente nota de estudio.

3.2 En la siguiente tabla se resumen las prioridades propuestas para el programa de trabajo relativo al Anexo 9 y los resultados previstos para el trienio 2026-2028:

Prioridades: 2026 - 2028	Resultados previstos
1. Mejorar las disposiciones de facilitación a fin de agilizar el despacho de aeronaves, pasajeras y pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo, atendiendo al mismo tiempo las dificultades que se presentan en los controles fronterizos y los procesos de facilitación en los aeropuertos	a. Racionalización de los SARPs del Anexo 9; y b. Actualización del marco normativo de la facilitación para satisfacer las necesidades cambiantes de la aviación, armonizarlo con el reglamento internacional pertinente e incorporar los avances tecnológicos en el despacho de carga y pasajeras y pasajeros.
2. Seguimiento del nivel de implementación de las disposiciones del Anexo 9 por parte de los Estados	Estrategias para ayudar a los Estados miembros a notificar las diferencias y el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 a través de la lista de verificación del cumplimiento del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).
3. Asistencia a los Estados miembros	a. Proyectos de asistencia a los Estados con fines específicos; b. Elaboración e impartición de cursos de instrucción e iPack sobre facilitación; c. Organización de seminarios regionales de implementación de la FAL específicos para cada Estado;

Prioridades: 2026 - 2028	Resultados previstos
	d. Revisión de las políticas, textos de orientación y plantillas, y/o formulación de nuevas versiones de estos instrumentos, con la finalidad de agilizar y simplificar los procesos de despacho fronterizo para el transporte aéreo internacional, mejorar la eficiencia y velar por la armonización con otros reglamentos internacionales para atender los procedimientos relacionados con pasajeras/os, equipaje, carga y correo; gestión de inmigración y aduanas; sistemas de datos de pasajeras/os; disposiciones relativas a la salud para la gestión de emergencias de salud pública; directrices sobre documentos de viaje y visados; instalaciones y servicios necesarios para los trámites fronterizos; procedimientos de facilitación de la carga; y coordinación entre las partes interesadas para mejorar las operaciones de transporte aéreo; y e. Un mecanismo para facilitar los sistemas nacionales de vigilancia de la facilitación.
4. Respuestas a cuestiones nuevas y emergentes	a. SARPs nuevos y/o revisados relacionados con la salud, en estrecha colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras partes interesadas pertinentes para que se armonicen con las disposiciones nuevas o revisadas del Reglamento Sanitario Internacional de la OMS; b. Contribuir con la creación de un marco unificado para mejorar la eficacia de la gestión mundial de los riesgos para la salud pública en la aviación, en colaboración con las partes interesadas pertinentes; c. Observar las novedades y colaborar con las partes interesadas correspondientes para seguir desarrollando textos de orientación que faciliten la aplicación de las disposiciones del Anexo 9 relacionadas con la salud; d. Una estrategia y un programa de trabajo integrales de la OACI para mitigar los obstáculos que limitan la capacidad de personas con movilidad reducida y las personas con discapacidad a fin de facilitar sus viajes por vía aérea; e. La segunda edición del <i>Manual de facilitación</i> de la OACI (Doc 9957); y f. Actualizar y perfeccionar el marco mundial de políticas de facilitación y los textos de orientación conexos, en especial mediante la coordinación de grupos expertos en el ámbito de la facilitación.
5. Innovación en tecnologías que inciden en los SARP existentes	a. Un marco armonizado orientado a soluciones interoperables a largo plazo que usan documentos de viaje digitales, considerando las soluciones existentes y tecnologías innovadoras; b. Seguir los avances innovadores en el ámbito de la facilitación, facilitar el intercambio de conocimientos relativos a la innovación y elaborar nuevas disposiciones reglamentarias, orientaciones, especificaciones y/o herramientas, según corresponda.

4. PROGRAMA DE TRABAJO DEL TRIP DE LA OACI Y PRIORIDADES PARA EL TRIENIO 2026-2028

4.1 La estrategia del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP) define un marco completo para que los Estados miembros estructuren un proceso sólido de identificación de viajeras y viajeros. La estrategia contiene cinco elementos relacionados con la gestión de la identificación: prueba de identidad (EoI); documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD); expedición y control de documentos (DIC); Sistemas y herramientas de inspección (IST), incluido el Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI; y aplicaciones interoperables (IA), tales como los sistemas de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API) y de registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR). El avance del trabajo relacionado con los elementos del TRIP realizado durante el trienio 2023–2025 se describe en el apéndice B.

4.2 Como se señala en el Plan de Actividades de la OACI para 2026-2028, la labor futura en el ámbito del TRIP tiene por objeto mejorar la capacidad de los Estados para facilitar la circulación de personas y bienes por vía aérea, así como identificar de forma única a las personas, entre otras cosas mediante la aplicación de innovaciones, lo que propiciaría una mayor eficiencia de las operaciones de gestión fronteriza y aumentaría la resiliencia ante futuros problemas. Se hará énfasis y se priorizarán, entre otras, las tareas siguientes:

- a) elaborar y mantener las especificaciones de los MRTD estipuladas en el Doc 9303, en particular para la credencial digital de viaje (DTC);
- b) armonizar los términos entre el Doc 9303 y el Anexo 9;
- c) facilitar la expansión y una mayor implementación a nivel mundial de los sistemas de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API) y el registro de nombres de pasajeros y pasajeras (PNR);
- d) comunicar mejor y promover la estrategia TRIP a través de iniciativas de interacción a escala mundial y regional;
- e) promover la coordinación y la cooperación entre Estados, organizaciones regionales e internacionales y el sector privado, para la provisión del nivel apropiado de conocimientos especializados en cuestiones relacionadas con el TRIP; y
- f) proporcionar asistencia a los Estados, según sea necesario, a través de seminarios web, talleres e instrucción para mejorar su creación de capacidad en el TRIP, en el marco del objetivo estratégico *Ningún País se Queda Atrás (NCLB)*.

4.3 Se hará un seguimiento de los resultados previstos de la estrategia TRIP de la OACI mediante la correspondiente lista en línea de verificación del cumplimiento (CC) de los SARPS pertinentes del Anexo 9 en el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

5. PROGRAMA DE TRABAJO DEL PKD DE LA OACI Y PRIORIDADES PARA EL TRIENIO 2026-2028

5.1 El PKD de la OACI conecta a las autoridades gubernamentales de todo el mundo para facilitar un intercambio eficiente y con una buena relación costo-eficacia de los datos necesarios para la plena autenticación de los documentos de viaje de lectura mecánica electrónicos (eMRTD). De este modo, se refuerza la confianza en los eMRTD presentados por las personas viajeras en las fronteras extranjeras, lo que mejora la seguridad y la facilitación, al tiempo que permite aumentar la automatización del despacho transfronterizo del público viajero y las tripulaciones. Los progresos del trabajo relacionado con el PKD de la OACI durante el trienio 2023-2025 se describen en el apéndice C.

5.2 Aunque el crecimiento de la participación ha sido impresionante, cabe señalar que más de 160 Estados miembros expiden pasaportes electrónicos. Teniendo en cuenta el importante papel que el PKD desempeñará en el futuro para facilitar viajes sin contratiempos, tal como se prevé en el Plan de Actividades 2026-2028 de la OACI, se realizarán esfuerzos para seguir aumentando la participación efectiva. Será necesario mantener la información y la divulgación continuas mediante la participación en reuniones y conferencias. La Junta del PKD está revisando actualmente el alcance y la estructura de la iniciativa sobre un asesor de calidad de datos del PKD para cuidar de su pertinencia y eficiencia y permitir que se beneficie de ella el mayor número posible de personas. La implementación del programa revisado será prioritaria para velar por que los participantes actuales y aquellos que se incorporen en los próximos años se activen y aprovechen las ventajas del programa lo más rápida y plenamente posible.

5.3 A principios de 2026 se pondrá en marcha un nuevo sistema PKD con un nuevo contratista. Asegurar la continuidad del servicio y una transición lo más fluida posible es una prioridad clave para el Grupo de Apoyo a los Contratos PKD, creado por la Junta del PKD para coordinar este trabajo, y la Secretaría de la OACI prestará un respaldo clave a lo largo del proceso de ensayo y aprobación del nuevo sistema, facilitará los pasos para la transición de los usuarios y prestará asistencia para hacer pleno uso del nuevo sistema.

5.4 El nuevo sistema PKD incorpora servicios y capacidades que añaden un gran valor para los usuarios del sector privado del PKD. La Junta del PKD, con el respaldo del Consejo, tiene previsto implantar un programa de pago entre los usuarios del sector privado en 2026. La iniciativa permite innovar en la configuración de los procesos en los que participan entidades de los sectores público y privado a medida que se aceleran los esfuerzos de digitalización, y los fondos acumulados contribuirán a la implementación de iniciativas del PKD que pueden incluir la creación de capacidad y/o la prestación de nuevos servicios. La Secretaría dará prioridad al despliegue del programa con el debido respaldo jurídico, administrativo y técnico.

5.5 El nuevo sistema PKD también incorpora nuevos servicios para compartir otros tipos de datos con fines potencialmente nuevos. Esto incluye capacidades técnicas para compartir datos para la autenticación de credenciales de identidad digitales, licencias digitales de personal y otras credenciales de confianza. Para el programa PKD de la OACI es prioritario prestar un apoyo adecuado para definir los mecanismos organizativos, técnicos y financieros apropiados para incorporar dichos datos, asegurando economías de escala y posibilidades de implementación rápida.

APPENDIX A

DEVELOPMENTS PERTAINING TO ANNEX 9 — *FACILITATION* IN THE PRIORITIES ENDORSED FOR 2023-2025

1.1 The Thirteenth Meeting of the Facilitation Panel (FALP/13) convened from 26 February to 1 March 2024 considered new and revised definitions, Standards and Recommended Practices (SARPs) related to definitions and general principles; entry and departure of aircraft; entry and departure of persons and their baggage; international airports' facilities and services for traffic; facilitation provisions covering specific subjects; Passenger Name Record (PNR) data; Advance Passenger Information (API); trafficking in persons; and health-related provisions, and made recommendation for inclusion in Amendment 30 to Annex 9 — *Facilitation*.

1.2 The ICAO Council, during the Seventh Meeting of its 233rd Session on 5 November 2024, adopted Amendment 30 (Seventeenth Edition) to Annex 9 — *Facilitation*, which became applicable on 18 July 2025. Amendment 30 incorporates new and revised provisions related to definitions and general principles; entry and departure of aircraft; entry and departure of persons and their baggage; international airports' facilities and services for traffic; facilitation provisions covering specific subjects; Passenger Name Record (PNR) data; Advance Passenger Information (API); trafficking in persons; and health-related provisions.

1.3 ICAO, to assist Member States in implementing the provisions of Annex 9 — *Facilitation*, developed the Second Edition of Doc 9957, *The Facilitation Manual*, which provides detailed explanation of Annex 9 SARPs up to Amendment 29 that included new and/or revised guidance throughout, and Guidelines on Advance Passenger Information. Additionally, ICAO published revised Doc 9944, *Guidelines on Passenger Name Record (PNR)*, and new guidelines on Advance Passenger Information. Further, to assist Member States develop capacity, ICAO developed specialized training course titled Managing Air Transport Facilitation that provides comprehensive knowledge of the provisions of Annex 9, and tools to manage Facilitation programme and related oversight activities to facilitate compliance with Annex 9 provisions.

1.4 The ICAO Facilitation Panel, to assist the Secretariat in undertaking its work in the area of Facilitation, established the following working groups:

Working Group on Accessibility in International Civil Aviation (WGAA): to develop a comprehensive strategy and work programme on accessibility for passengers with disabilities and reduced mobility; and

Working Group of Facilitation Capacity Building (WGFCB): to elaborate and propose a global strategy on Facilitation capacity building and propose new areas of capacity building and assistance to Member States.

1.5 Additionally, the Air Transport Committee, during its 232nd Session in considering a recommendation of the Facilitation Panel regarding the interaction of international carriage by air with data protection laws, reinstated the Passenger Name Record Task Force (PNR-TF). The mandate of the Task Force includes, reviewing States' implementation of the existing passenger data SARPs found in Annex 9 — *Facilitation*, Chapter 9 and assess any gaps in implementing the API and PNR provisions. The PNR-TF is also tasked to prepare guidance material to help States develop their legislation or regulations concerning passenger data, including PNR data, API and how these data sets are collected, used, processed and protected. The Panel's working groups continue to work to accomplish their mandates and subsequently submit their recommendations to the Facilitation Panel for consideration.

1.5 The Facilitation Panel, building on the outcomes of FALP/13, the Terms of Reference of its working groups and collaborating with ICAO's Technical Advisory Group on Traveller Identification Programme (TAG/TRIP) and Public Key Directory (PKD) Board, convened an intersessional meeting from 12-13 April 2025 in Doha, Qatar. The meeting was convened to progress work emanating from FALP/13 and provided oral updates on matters relating to recent facilitation developments in ICAO, relevant United Nations organizations, and international organizations; TAG/TRIP programme and PKD programme. The Panel also received updates from its working groups and those of the TAG/TRIP and PKD Board. The Fourteenth Meeting of the Facilitation Panel (FALP/14) is planned for 8-12 December 2025.

APPENDIX B

DEVELOPMENTS PERTAINING TO THE ICAO TRIP STRATEGY IN THE PRIORITIES ENDORSED FOR 2023-2025

1.1 The Annex 9 — *Facilitation* provisions and the ICAO TRIP Roadmap continue to serve as key instruments supporting the implementation of secure and efficient traveller identification systems. The TRIP Roadmap, originally endorsed by the 40th Session of the ICAO Assembly in 2019, was designed with the understanding that it would not impose obligations on States beyond those contained in Annex 9. Following the adoption of Amendments 28 and 29 to Annex 9, the revised TRIP Roadmap was published on the ICAO public website. It incorporates updated and newly introduced Standards and Recommended Practices (SARPs) aligned with the ICAO TRIP Strategy, particularly addressing document security, border management, and traveller facilitation.

1.2 ICAO TRIP elements highlight the ICAO TRIP work programme actions taken and innovation implemented to support States in the safe restart of air transport operations. The new and updated ICAO TRIP guidance materials¹ are available and cover all the elements of the ICAO TRIP Strategy detailed below:

- a) **EoI.** The Guide on Evidence of Identity was elevated to Annex 9 and referenced in a Recommended Practice noting that States regularly apply both the ICAO Guide for Assessing Security of Handling and Issuance of Travel Documents and the ICAO TRIP Guide on Evidence of Identity to ensure the integrity of their travel document issuing process. published in 2018 which included case studies and tools to aid States and agencies in the tracing, linkage and verification of identity against breeder documents to ensure the authenticity of identity was postponed to be aligned with the initiation of a work item on the feasibility of an electronic passport (ePassport) Standard Roadmap.
- b) **MRTDs.** In terms of innovative developments, ICAO and the Technical Advisory Group on TRIP (TAG/TRIP) have continued to drive the modernization of Machine Readable Travel Documents (MRTDs) and promote innovation in identity management and border security. Since the last Assembly, significant progress has been achieved through the work of the New Technologies Working Group (NTWG) and ISO experts, notably with the introduction of standardized two-letter codes for passport type indicators, the mandatory adoption of Password Authenticated Connection Establishment (PACE) by 2027, and the migration to ISO/IEC 39794-5 biometric encoding formats. Readiness testing events held in 2024 and 2025 demonstrated good progress but also emphasized the need for ongoing compliance efforts. Preparations for the 9th Edition of Doc 9303, targeted for 2027, are underway, aiming to integrate recent technical reports and harmonize terminology with Annex 9, ensuring continued modernization without introducing fundamentally new standards at this stage.

In parallel, ICAO has advanced the development of the Digital Travel Credential (DTC), publishing the “Guiding Core Principles for the Development of Digital Travel Credentials (DTC)”. The DTC specifications enable a secure and globally interoperable extension of an ICAO-compliant passport onto a passenger’s mobile

¹ <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>

device, supporting a seamless travel experience with fewer touchpoints and promoting healthier and safer journeys. The DTC facilitates the use of facial recognition technologies, particularly when the digital representation of the eMRTD is validated prior to enrolment into passenger facilitation schemes. In addition, ICAO continues refining DTC transmission protocols, security mechanisms for mobile devices, and certification requirements, while coordinating with regional pilot initiatives to ensure global interoperability and security.

Currently, 160 Member States report the issuance of ePassports; however, not all are fully compliant with Doc 9303 specifications, which may create a false sense of security in documents otherwise perceived as the most secure form of travel identification. In support of enhanced document authentication, ICAO developed the ICAO Data Structure for Barcodes (IDB), harmonizing ICAO-related 2D barcodes to facilitate future document verification and potentially serve as an alternative to the Machine Readable Zone (MRZ). The current use cases for IDB barcodes include Visa stickers, Emergency Travel Documents, various Health Proofs and the Digital Travel Authorization (DTA). The DTA is a standardized solution developed to address the challenges of non-standardized travel authorizations. It enables verification of electronically issued non-physical visas using a 2D barcode with a digital signature, ensuring global interoperability and security. In parallel, ICAO is preparing for the migration to Post-Quantum Cryptography (PQC), developing mitigation strategies to ensure that future eMRTDs remain resilient against quantum-era threats, with a transition roadmap targeted for completion by 2035.

- c) **DIC.** Progress has been made towards the establishment of a programme to validate a passport's compliance with the specifications of Doc 9303. The overall objective of the ICAO Doc 9303 Compliance scheme is to ensure global interoperability of a State's ePassport. This would enhance trust that States have issued their ePassports fully in line with Doc 9303 specifications, thereby making a substantial improvement to the integrity and efficiency of border management and paving the way for increased automation of air transport facilitation processes.
- d) **IST.** Emphasis has been placed on strengthening border management engagement, standardizing secondary document identifiers to enhance the automated processing of passengers at border control and improving data quality for Advance Passenger Information (API), and improving States' compliance with Doc 9303 through non-compliance reporting mechanisms. ICAO, through the Implementation and Capacity Building Working Group (ICBWG), has expanded its focus on engaging the Border Control communities. The Border and Law Enforcement Engagement Subgroup (BLES), was established to strengthen collaboration between travel document issuance authorities, border control agencies, and law enforcement bodies. The subgroup has prioritized updating the Border Management Guide to incorporate emerging practices, including traveller identity verification, forensic document examination, the use of INTERPOL databases, and the integration of API and PNR data into risk-based border decision-making. In partnership with agencies such as FRONTEX and INTERPOL, the subgroup is enhancing guidance to support States in authenticating travel documents and individuals at all stages of the journey. Workshops conducted in Bangkok and Egypt have further advanced practical cooperation, aiming to increase States' capacities to detect fraudulent travel documents, improve border inspection processes, and align border management practices with ICAO's Traveller Identification Programme (TRIP) objectives.

- e) **IA.** As a core partner of the UN Countering Terrorist Travel Programme (UN CT Travel Programme), ICAO assists States in strengthening their capacities to prevent, detect, investigate, and prosecute terrorist offences and serious crimes related to travel, notably through the collection and analysis of API and Passenger Name Record (PNR) data. In this context, ICAO has actively contributed to deep dive missions and data exchange seminars organized jointly with the UN Counter-Terrorism Executive Directorate (CTED), providing technical expertise on API and PNR implementation. As of today, 99 Member States have implemented API systems, representing an 8 per cent increase since 2022, while 68 Member States have operationalized PNR programmes, marking a 13 per cent increase since 2022.

1.3 *Assistance in capacity building.* ICAO remains a key driver in assisting States with the implementation of TRIP Standards and Recommended Practices (SARPs) by delivering targeted capacity-building initiatives and updated guidance. The ICAO ICBWG has continued to organize workshops and regional meetings aimed at promoting best practices, strengthening regional networks, and supporting States in achieving full compliance with TRIP objectives. Between 2023 and 2025, awareness-raising efforts were advanced through a series of major in-person events, including the annual TRIP Symposium, the Facilitation Conference (FALC 2025) in Qatar, Facilitation Summit in Saudi Arabia, the Global Facilitation Forum in Colombia and Cameroon, and the Regional TRIP Symposium in Kazakhstan. Over the same period, the TRIP Strategy Training Course was delivered six times, reaching approximately 200 participants from 27 countries, thereby reinforcing global capacity to implement ICAO's traveller identification framework and promoting stronger, more secure travel document issuance and verification systems worldwide. In addition, ICAO with the ICBWG completed a comprehensive review of Annex 9 travel document provisions, proposing updated definitions for "Travel Document," "Companion Document", "Visa" and introducing a clearer distinction for "Digital Travel Credentials". These updates aim to ensure that Annex 9 reflects modern realities, including the emergence of digital credentials and health-related travel proofs. ICAO has also established workstreams on DTC implementation guidance, expanding outreach activities, and promoting greater awareness of TRIP requirements among underrepresented regions.

— — — — —

APPENDIX C

DEVELOPMENTS PERTAINING TO THE ICAO PUBLIC KEY DIRECTORY (PKD) IN THE PRIORITIES ENDORSED FOR 2023-2025

1.1 As more States issue eMRTDs and as work proceeds towards anticipated use of the ICAO Digital Travel Credential (DTC) internationally – authentication of the DTC also relies upon data from the ICAO PKD – the PKD must be a cornerstone of global efforts in air transport facilitation in the years to come. As a result, existing recommendations of Annex 9 — *Facilitation* that those issuing eMRTDS, verifying eMRTDs and/or using Automated Border Control systems in their States should join the ICAO PKD remain very relevant. Annex 9 Standard 3.9.2, which requires States that participate in the PKD to upload all public key data necessary for ePassport authentication that they issue to the PKD, also remains important.

1.2 Participation in the PKD continued to grow at pace across the triennium, reaching a milestone 100 in 2024. In the course of 2023, 4 document-issuing entities joined (Bermuda (U.K.), Costa Rica, Jamaica and Namibia) joined the PKD; in 2024, 7 entities (Albania, Angola, Chile, Ethiopia, Saint Kitts and Nevis, South African Development Community and Yemen) joined; and in 2025, 3 Member States (Guyana, Jordan and San Marino) have joined. Currently, the PKD counts 104 participants.

1.3 The ICAO Master List, a compilation of the root of trust certificates obtained by ICAO through diplomatic exchange and offering the most critical data needed for eMRTD authentication, continued to grow as more countries undertook key import ceremonies. As of April 2025, the Master List has 504 certificates.

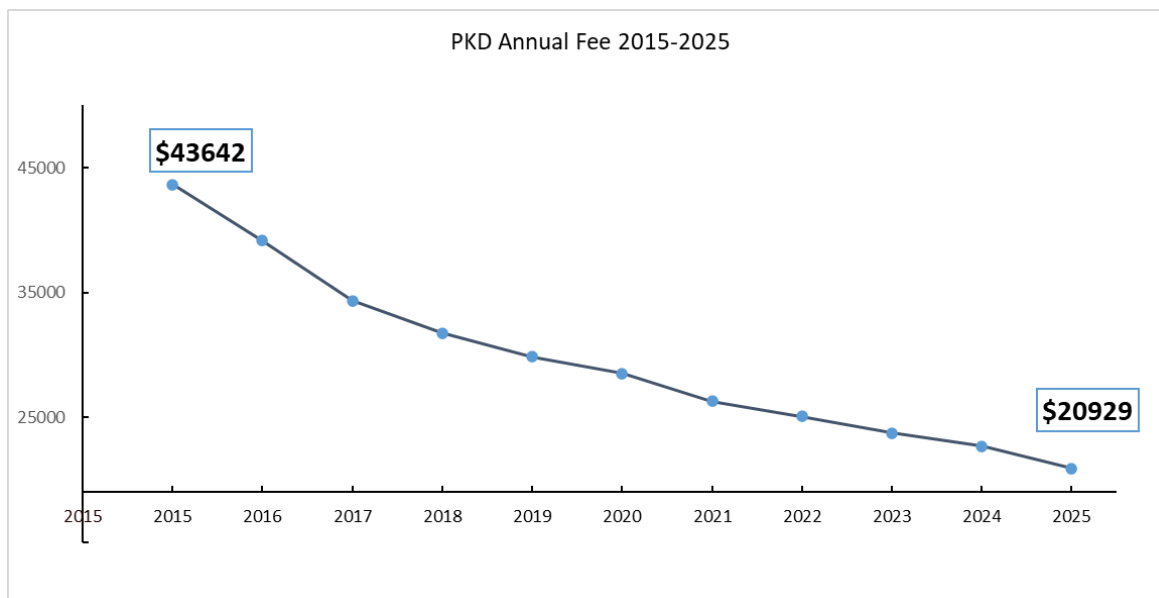
1.4 The current contract for delivery of the ICAO PKD system expires on 31 March 2026. A tender for new PKD service was launched in January 2024 and a contract signed with a new operator in March 2025. The new PKD service offers new services, is flexible to novel and unanticipated demands and guarantees continuity of service to all PKD participants without any cost increase.

1.5 A pilot program in which private sector entities engaged in the travel continuum are authorized to use data obtained from the PKD in their operations, first launched in December 2021, gathered pace. As more public-private partnerships emerge in support of seamless and facilitated travel initiatives, and as more needs for private sector authentication of DTCs in future cross-border processes are anticipated, interest has grown. Authorization for PKD data use has been provided to 49 companies. Council has been briefed on the pilot progress on two occasions during the triennium.

1.6 Mentoring of PKD participant authorities by experienced PKD community members continued under the umbrella of the ICAO PKD Data Quality Coach programme. Barbados, Cameroon, Mongolia and Uganda have all benefited from one-to-one coaching during this triennium, with the positive outcomes of the work benefiting the entire PKD community through improved data quality in the PKD system.

1.7 State Letter IND 24/06, dated 30 July 2024, was sent to Member States that issue ePassports but are not PKD participants, urging them to join in line with Annex 9 Recommended Practices or requesting information on their reasons not to participate. The 7 respondents indicated their reasons for not participating, including lack of knowledge, continued internal discussions on responsible authorities and cost issues.

ANNUAL FEES FOR PARTICIPATION IN THE ICAO PKD PROGRAMME 2015 – 2025



LIST OF ICAO PKD PARTICIPATING STATES AND ENTITIES

PKD Participant Number	PKD Participating States and Entities	Joining Date		PKD Participant Number	PKD Participating States and Entities	Joining Date
1	Australia (PKD Board Member)	19/03/2007		53	Türkiye	30/09/2016
2	New Zealand (Vice Chairperson of the PKD Board)	19/03/2007		54	Iceland	30/09/2016
3	Singapore	19/03/2007		55	Oman	22/12/2016
4	United Kingdom (PKD Board Member)	19/03/2007		56	Turkmenistan	13/02/2017
5	Japan (PKD Board Member)	19/03/2007		57	Peru	28/02/2017
6	Canada (PKD Board Member)	19/03/2007		58	Barbados	29/03/2017
7	United States of America (PKD Board Member)	02/11/2007		59	Panama	19/10/2017
8	Germany	01/11/2007		60	European Union	07/11/2017
9	Republic of Korea	28/03/2008		61	Mali	28/06/2018
10	France	19/06/2008		62	Côte d'Ivoire	19/07/2018
11	People's Republic of China (PKD Board Member)	26/11/2008		63	Serbia	28/12/2018
12	Republic of Kazakhstan	19/12/2008		64	Italy	26/03/2019
13	India	12/02/2009		65	Croatia	01/04/2019
14	Nigeria (PKD Board Member)	13/04/2009		66	Uganda (PKD Board Member)	12/06/2019
15	Switzerland (PKD Board Member)	10/07/2009		67	Bosnia & Herzegovina	08/07/2019
16	Ukraine	30/10/2009		68	Egypt	09/08/2019
17	Latvia	28/06/2010		69	Indonesia	30/08/2019
18	Czechia	30/06/2010		70	Belarus	01/10/2019

PKD Participant Number	PKD Participating States and Entities	Joining Date		PKD Participant Number	PKD Participating States and Entities	Joining Date
19	Macao SAR, China	28/09/2010		71	United Republic of Tanzania	20/11/2019
20	United Arab Emirates	25/10/2010		72	Bangladesh	29/06/2020
21	Hong Kong SAR, China	26/10/2010		73	Togo	02/07/2020
22	Slovakia	23/11/2010		74	Ecuador	17/07/2020
23	The Netherlands (Chairperson of the PKD Board)	08/12/2010		75	Rwanda	23/07/2020
24	Morocco	29/12/2010		76	Sudan	12/01/2021
25	Austria	31/12/2010		77	Lesotho	21/04/2021
26	Hungary	15/02/2011		78	Mexico	14/06/2021
27	Norway	20/06/2011		79	Ghana	13/10/2021
28	Bulgaria	12/10/2011		80	Nepal	18/10/2021
29	Luxembourg (PKD Board member)	30/11/2011		81	VietNam	17/12/2021
30	Sweden	01/12/2011		82	Mongolia	29/12/2021
31	United Nations	14/06/2012		83	Cameroon (PKD Board Member)	15/06/2022
32	Spain (PKD Board Member)	10/07/2012		84	Zimbabwe	27/07/2022
33	Russian Federation	31/08/2012		85	Belize	12/08/2022
34	Malaysia	09/11/2012		86	Vanuatu	13/10/2022
35	Argentina	13/12/2012		87	Saudi Arabia	14/10/2022
36	Thailand	05/03/2013		88	Bahrain	08/11/2022

PKD Participant Number	PKD Participating States and Entities	Joining Date		PKD Participant Number	PKD Participating States and Entities	Joining Date
37	Ireland	08/03/2013		89	Kenya	07/12/2022
38	Republic of Moldova	11/06/2013		90	Iraq	07/12/2022
39	Belgium	31/10/2013		91	Costa Rica	13/06/2023
40	Brazil	03/01/2014		92	Namibia	23/08/2023
41	Qatar	10/03/2014		93	Jamaica	02/11/2023
42	Seychelles	14/03/2014		94	Bermuda (United Kingdom) (PKD Board Member)	29/12/2023
43	Uzbekistan	19/03/2014		95	Yemen	08/02/2024
44	Philippines	21/03/2014		96	Southern African Development Community (SADC)	27/03/2024
45	Iran (Islamic Republic of)	18/05/2014		97	Chile	19/07/2024
46	Colombia	19/05/2015		98	Saint Kitts and Nevis	05/09/2024
47	Romania	03/02/2016		99	Albania	28/10/2024
48	Finland	26/02/2016		100	Ethiopia	01/11/2024
49	Benin	03/03/2016		101	Angola	28/11/2024
50	Botswana	05/04/2016		102	Jordan	14/02/2025
51	Kuwait	20/04/2016		103	San Marino	28/03/2025
52	Georgia	25/05/2016		104	Guyana	02/04/2025

APPENDIX D

MAIN ACTIVITIES AND OUTCOMES OF THE ICAO YEAR OF FACILITATION (FAL2024)

1.1 The objectives of FAL2024 were to:

- a) recognize the milestone 75th Anniversary of Annex 9;
- b) raise awareness of the importance of air transport facilitation;
- c) strengthen global collaboration in facilitation; and
- d) enhance capacity building in facilitation globally.

1.2 FAL2024 was marked through coordination of an extensive awareness raising and outreach campaign administered by the ICAO Secretariat and involving stakeholders across the globe. Through provision and continuous update of a central website, preparation and dissemination of information brochures, consistent outreach through regular newsletters and implementation a carefully planned social media campaign, FAL2024 reached all interested parties to achieve the objectives of milestone recognition, awareness creation and strengthening of global collaboration. Enhancement of capacity building was achieved through the rollout of ICAO training across the globe and promotion of training activities by all facilitation stakeholders, public and private.

1.3 Numerous events took place internationally, regionally and nationally. International fora organized by ICAO in Colombia, Saudi Arabia and Qatar brought together participants from across the world to discuss all aspects of facilitation. Dedicated international events were also convened on priority topics such as passenger experience, assistance to aircraft accident victims and their families and accessibility in international civil aviation. They were complemented by events focused on regional and national challenges and priorities, including events convened in Cameroon for States in the Africa and the Indian Ocean regions and in Mongolia for States in the Asia and Pacific regions.

1.4 The Secretariat took advantage of its recently-enhanced catalogue of training in facilitation to roll out an extensive campaign of external training activities for FAL2024. A full calendar offered all six of the following ICAO Facilitation-related training courses:

- a) ICAO Annex 9;
- b) Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families;
- c) Control of the Authenticity and Validity of Travel Documents at Airport Borders;
- d) Managing Air Transport Facilitation;
- e) TRIP Strategy; and
- f) Visible Digital Seals for Travel-Related Public Health Proofs.

1.5 In an end of year assessment of the outcomes of this work, the Secretariat noted that:

- a) there were more than 5000 unique impressions for individuals reading about the role of and history of Annex 9 in website and social media posts, indicating that the milestone was recognized globally;
- b) there were some 47000 unique impressions for FAL2024 related social media posts, indicating positive awareness raising outcomes; and

- c) 149 State and non-State entities participated in FAL2024 events administered through the Secretariat, enhancing global cooperation in facilitation.

1.6 FAL2024 was a truly collaborative endeavour. Many States and governmental organizations organized their own events and training courses to mark the year. ICAO Regional Offices each organized a dedicated meeting on the Year of Facilitation in early 2024, encouraging the relevant authorities in their accredited States to engage actively in event organization, outreach, capacity-building work or other activities to mark the celebration and ensure that the year had lasting impact. They also hosted dedicated events on matters of particular interest to their accredited States, such as workshops on passenger data organized by the Middle East and African Regional Offices and an air cargo facilitation workshop organized by the South American Office. Industry parties and international industry organizations took advantage of the opportunity to raise awareness of facilitation matters amongst their stakeholders. ICAO worked closely with IATA and ACI, in particular, with parties participating in each others' meetings and events and sharing information to ensure the achievement of objectives amongst all relevant parties in the facilitation ecosystem.

1.7 A full report on the activities and outcomes of FAL2024 has been posted at <https://www.icao.int/Security/FAL2024/Pages/Final-Report.aspx>.

APÉNDICE E

~~A41-17~~Resolución A42/xx: 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 41º42º 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 intercambio de datos sobre las pasajeras y los pasajeros

Apéndice E — Compromiso mundial para 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 ~~A40-16~~ A41-17: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación.

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;

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;
- 3.4. *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;
- 4.5. *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;
- 5.6. *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) 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;

~~6.7.~~ *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;

~~7.8.~~ *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;

~~8.9.~~ *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;

~~9.10.~~ *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;

~~10.11.~~ *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 que debe proporcionar recursos apropiados al respecto;

~~11.12.~~ *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

~~12.13.~~ *Reconociendo* el liderazgo de la OACI en el área de las actividades de facilitación, pide al Consejo ~~y al Secretario General~~ que aseguren 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 integridad de la identificación del público viajero y los controles fronterizos y reforzar la seguridad

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 los *Documentos de viaje de lectura mecánica* (Doc 9303);
- 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 ~~de la Convención (CTD) son documentos de viaje que los Estados Parte en la~~ para personas refugiadas previstos en el artículo 28 de la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados de 1951 (~~“la Convención de 1951”~~) y los documentos de viaje para personas apátridas previstos en ~~y la Convención sobre el Estatuto de los Apátridas de 1954 (“la Convención de 1954”)~~ deben expedirse a las personas refugiadas o personas apátridas que se encuentren legalmente en su ~~el territorio de los Estados (véase el artículo 28 de las dos Convenciones)~~ 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 ~~D~~ 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 la seguridad de los mismos 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 ICAO TRIP 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 han decidido emitir MRTD electrónicos a hacerlo de conformidad con 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 (~~“documentos de viaje de la Convención” o CTD~~) 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 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 MRTD electrónicos;
16. *Pide* al ~~Secretario General~~ 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.

23.26. *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

24.27. *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 cuestiones de facilitación entre los Estados miembros y con las diversas partes nacionales, regionales e internacionales, y la industria, interesadas en cuestiones de facilitación ha beneficiado a todos los interesados;

Considerando que dicha cooperación ha pasado a ser vital a la luz de la proliferación de sistemas no uniformes de intercambio 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 el intercambio 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 8.478.43 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 alianzas 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;

~~12.~~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;

13.15. *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;

14.16. *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;

15.17. *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;

16.18. *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

17.19. *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 intercambio~~ 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 intercambio electrónico~~ 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 intercambio~~ 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, A41-17: *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación*, A41-16: *Elaboración e implementación de disposiciones de facilitación — Lucha contra la trata de personas*, A41-15: *Accesibilidad en la aviación civil internacional*, A41-14: *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 facilitación de la OACI por medio de contribuciones voluntarias, tales como la adscripción de personal, y que promuevan 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) 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;

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 enseñanzas extraídas de la pandemia de COVID-19 a fin de posibilitar que la comunidad de la aviación internacional responda con rapidez ante las crisis sanitarias 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 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, promoviendo la recopilación y la puesta en común de datos y propiciando la capacitación 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 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; y
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).