



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de facilitación

IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y MARCO ESTABLECIDO EN EL ANEXO 9

[Nota presentada por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) y la Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)]

RESUMEN

El desplazamiento sin trabas de las tripulaciones de vuelo y de cabina a través de las fronteras internacionales es esencial para mantener un sistema de transporte aéreo internacional eficiente y económicamente viable. Por lo general, el riesgo que suponen los miembros de la tripulación para la seguridad de la aviación y la inmigración es bajo: se les somete a verificaciones periódicas de antecedentes, a inspecciones de seguridad sistemáticas y su admisión es temporal, con fines claramente definidos relacionados con su servicio activo.

El Anexo 9 — *Facilitación* ordena la entrada sin visado de los miembros de la tripulación titulares de un certificado de miembro de la tripulación (CMC). Sin embargo, a pesar del marco existente desde hace tiempo relativo al CMC, su adopción sigue siendo limitada, tanto en lo que respecta a su expedición por parte de los Estados como a su reconocimiento por parte de las autoridades de control fronterizo. En cambio, muchos Estados ya aplican métodos de exención de visado para los miembros de la tripulación basados en una combinación de documentos de identificación y cualificación profesional, aparte del CMC, y en las medidas de seguridad de la aviación a las que están sujetas las tripulaciones.

Esta nota de estudio ofrece una descripción general de los métodos mundiales relacionados con los requisitos de entrada para las tripulaciones y confirma la necesidad apremiante de modernizar las disposiciones del Anexo 9. El objetivo es armonizar el marco de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) con los métodos aplicados actualmente por los Estados y con los avances tecnológicos en materia de identificación segura.

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

- tomar nota de los datos y análisis presentados en esta nota de estudio;
- reconocer la utilización y efecto limitados del CMC como documento de facilitación único para la identificación de la tripulación; y
- solicitar a la OACI que inicie una revisión exhaustiva del capítulo 3, sección M del Anexo 9, teniendo presente el carácter multidisciplinario de dicha sección, con vistas a modernizar sus disposiciones con objeto de reconocer la mayor diversidad de documentos utilizados por los Estados para conceder la entrada sin visado a las tripulaciones mientras se encuentran en servicio activo, así como los avances en lo que a credenciales digitales se refiere.

¹ Las versiones en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la IATA.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se prevén repercusiones financieras apreciables para la OACI, dado que este trabajo puede ser desarrollado por los órganos de trabajo existentes. La IATA está dispuesta a colaborar en el desarrollo necesario para abordar las decisiones propuestas.
<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Facilitar y agilizar los desplazamientos de las tripulaciones es esencial para la eficiencia y previsibilidad del transporte aéreo internacional. Conscientes de ello, muchos Estados aplican medidas de facilitación que diferencian a la tripulación de los pasajeros, entre las que se incluyen exenciones de los requisitos de visado y autorización de viaje.

1.2 En un principio, los certificados de miembro de la tripulación (CMC) se introdujeron como instrumento de facilitación. Sin embargo, dentro del marco actual establecido por el Anexo 9 — *Facilitación* del Convenio de Chicago, el CMC se ha convertido, involuntariamente, en un factor limitador. En concreto, la norma 3.71 exige a los Estados que eximan de la obligación de visado únicamente a los miembros de la tripulación titulares de un CMC válido. A pesar de la inclusión de la disposición sobre el CMC en el Anexo 9 desde su primera edición en 1949, tan solo 16 Estados miembros² expiden actualmente tales certificados. Como consecuencia de ello, la inmensa mayoría de las tripulaciones internacionales —aquellas que no poseen un CMC— quedan incluidas en el ámbito de aplicación del método recomendado 3.71.1, que se limita a alentar a los Estados a eximirlos de la obligación de visado. Esta disparidad en la aplicación va en detrimento del objetivo original de facilitación mundial para las tripulaciones de vuelo.

1.3 El capítulo 3, sección M, del Anexo 9, relativo a la identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los operadores de aeronaves, debe revisarse y modernizarse para armonizarlo con las prácticas imperantes en la mayoría de los Estados miembros y operadores aéreos. En las operaciones contemporáneas, emplear una combinación de documentos de identificación y cualificación profesional de la tripulación, junto con medidas y tecnologías de seguridad de la aviación, permite a los Estados verificar la identidad de la tripulación y evaluar las posibles amenazas sin necesidad de expedir un visado o una autorización electrónica de viaje (eTA). Los documentos que suelen llevar los tripulantes mientras se encuentran en servicio activo incluyen, entre otros, un pasaporte válido, una licencia de piloto, una tarjeta de identificación de miembro de la tripulación, una identificación expedida por la compañía, un pase de acceso a zonas restringidas del aeropuerto y un certificado de miembro de la tripulación de cabina de pasajeros.

2. ANÁLISIS

2.1 Según la nota de la norma 3.67 del Anexo 9, el propósito del CMC es servir de documento seguro de identificación para los miembros de la tripulación, mientras que sus cualificaciones profesionales se reflejan en las respectivas licencias. Sin embargo, la escasa aceptación del CMC en los distintos Estados indica que no se ha dado prioridad a su función identificativa y que esta se ve eclipsada por los pasaportes, que son mucho más seguros. Entre las razones aducidas por las autoridades para no expedir CMC se encuentran los costes relacionados con dicho programa, los recursos necesarios para gestionarlo y las limitadas ventajas de este documento para las tripulaciones de todo el mundo.

² Alemania, Arabia Saudita, Catar, Chequia, Hong Kong (SAR), China, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Finlandia, Francia, Panamá, Sudáfrica, Sri Lanka, Suiza, Tailandia, Türkiye, Vietnam. Esta lista podría no ser exhaustiva.

2.2 Desde 1997, se espera que los CMC se expidan en formato de tarjetas de lectura mecánica conformes con las especificaciones establecidas en el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica Parte 5: Especificaciones para documentos oficiales de viaje de lectura mecánica (MROTD) de tamaño DV1*. Estas especificaciones no se han actualizado en los últimos años, lo que plantea la cuestión de si siguen adecuándose plenamente a las capacidades tecnológicas y las necesidades de facilitación actuales.

2.3 En su lugar, los Estados han priorizado la mejora de la seguridad de los pasaportes, que siguen siendo el documento de identidad más reconocido, seguro e interoperable para los viajes internacionales. El desarrollo progresivo de especificaciones técnicas en el marco del Doc 9303 ha dado lugar a la introducción del pasaporte electrónico, considerado actualmente como el tipo de documento de viaje más seguro. Una parte importante de los miembros de la tripulación son titulares de este tipo de pasaportes³. Por consiguiente, la función identificativa prevista para el CMC ha sido, en la práctica, superada por las mejores características de seguridad y la amplia aceptación internacional del pasaporte electrónico. En este contexto, las disposiciones recogidas en el Anexo 9, capítulo 3, sección M merecen ser revisadas y modernizadas para asegurar su armonización con los métodos y avances tecnológicos actuales.

2.4 Desde el punto de vista del control fronterizo, la utilización del CMC como criterio para la exención de visado parece tener una aplicación limitada. Esta observación se ve confirmada por el análisis llevado a cabo por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) como parte de una iniciativa del Grupo de trabajo de autoridades de control (CAWG) a partir de los datos recogidos entre finales de 2024 y principios de 2025 de una serie de fuentes, incluidos datos de [IATA Timatic](#)⁴, los Estados miembros, los operadores de aeronaves y otras organizaciones como la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA). En agosto de 2024, una evaluación de los requisitos de entrada para las tripulaciones publicados por 121 Estados en la base de datos IATA Timatic reveló el alcance del reconocimiento de los CMC con fines de facilitación.

2.4.1 99 Estados, es decir, el 81,81 % aplican una política de exención de visado a las tripulaciones y exigen una combinación de documentos para identificarlas. La combinación de documentos exigida con más frecuencia es: pasaporte, tarjeta de identificación de miembro de la tripulación o CMC y una declaración general. 25 de estos Estados no exigen pasaporte cuando se presenta una tarjeta de identificación de miembro de la tripulación o CMC, a veces en combinación con una declaración general.

2.4.2 De los 22 países que exigen visado a las tripulaciones, 7 de ellos eximen de la obligación de visado solamente a los miembros de la tripulación titulares de un CMC y solicitan visado a los demás tripulantes. Algunos Estados sí solicitan visado a los miembros de la tripulación, aunque sean titulares de un CMC y, por lo tanto, no reconocen en absoluto este documento.

2.5 Aunque estos datos son preliminares y recapitulativos, ejemplifican la escasa aceptación del CMC y el hecho de que la mayoría de las autoridades fronterizas no exigen en absoluto este documento a efectos de exención de visado.

2.6 En comparación con los pasajeros, los miembros de la tripulación generalmente presentan un escaso riesgo de inmigración. Su entrada en un Estado está motivada por un propósito, tiene una duración limitada y se rige por los calendarios operativos fijados por su empleador más que por sus intenciones personales. El tiempo de permanencia en el territorio de un Estado suele corresponderse con el estrictamente necesario para la realización de las tareas relacionadas con su servicio activo. Aunque puede que los datos estadísticos específicos sean limitados, las pruebas empíricas demuestran que los miembros de la tripulación no suelen asociarse con conductas de permanencia más allá del plazo autorizado ni de solicitud de asilo.

³ Según datos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), 160 Estados miembros expiden pasaportes electrónicos.

⁴ IATA Timatic ofrece información en tiempo real sobre los requisitos en materia de documentos de viaje para el transporte aéreo internacional.

Además, a su llegada, los miembros de la tripulación suelen utilizar canales de control fronterizo específicos distintos de los utilizados por los pasajeros y, la mayor parte de las veces, son fácilmente identificables por sus uniformes.

2.7 Las tripulaciones son sometidas a verificaciones de seguridad periódicas y a inspecciones sistemáticas en el lugar de salida. Estas medidas son aplicadas regularmente por el Estado responsable de la supervisión de los operadores de aeronaves. Según la norma 3.70 del Anexo 9, las tarjetas de identidad de la tripulación y los CMC solo podrán expedirse tras la realización de una verificación de antecedentes por parte de la autoridad pública competente, o en su nombre. Este requisito se ajusta a las disposiciones de la norma 3.5.2 del Anexo 17 y está sujeto a verificación conforme al Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación – Enfoque de observación continua (USAP-CMA).

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

2.9 Al actualizar el Anexo 9, capítulo 3, sección M, debería tenerse en cuenta la incorporación de tecnologías modernas que faciliten la identificación anticipada de los miembros de la tripulación, como la transmisión de información anticipada sobre los pasajeros (API) relacionada con la tripulación. Paralelamente, varios Estados trabajan intensamente en la digitalización de las credenciales de las tripulaciones. Cabe destacar que el Anexo 1 de la OACI – Licencias al personal contiene normas relativas a la expedición de licencias electrónicas del personal (EPL) para los pilotos, que pueden autenticarse electrónicamente. Estos avances tecnológicos deberían considerarse parte integrante de cualquier iniciativa para modernizar las disposiciones pertinentes del Anexo 9.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Las disposiciones actuales del Anexo 9 relativas a la identificación y entrada de los miembros de la tripulación, sobre todo las centradas en el CMC, han quedado obsoletas y no reflejan la diversidad de métodos adoptados a escala mundial, y tampoco tienen en cuenta los recientes avances en las tecnologías de identificación segura. Un número considerable de Estados miembros ha aplicado medidas de facilitación para la entrada de tripulaciones basadas en una combinación de documentos de identificación y de cualificación profesional, la mayoría de las cuales funcionan de forma independiente del marco de los CMC.

3.2 Habida cuenta del escaso perfil de riesgo para la inmigración y la seguridad de la aviación que suponen los miembros de la tripulación, y de su labor operativa fundamental para garantizar el funcionamiento seguro y eficaz de la aviación civil, existen razones de peso para revisar y actualizar el marco reglamentario vigente. Dicha actualización posibilitaría una mayor adecuación a los métodos contemporáneos y a las capacidades tecnológicas incipientes.

3.3 La modernización de la sección M del capítulo 3 del Anexo 9 permitiría el reconocimiento de un conjunto más amplio y representativo de documentos utilizados por los Estados para identificar a los miembros de la tripulación, junto con las medidas de seguridad de la aviación a las que están sujetos. Esta modernización tendría además en cuenta los avances en materia de credenciales digitales y mejoraría los resultados de la facilitación, manteniendo al mismo tiempo unas estrictas normas de seguridad de la aviación.