



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de facilitación

IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y FACILITACIÓN

[Nota presentada por el Canadá y copatrocinada por la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)]

RESUMEN

Actualmente, solo un número limitado de Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) otorgan certificados de miembro de la tripulación (CMT), que procuran facilitar el movimiento transfronterizo de tripulantes en servicio. Sin embargo, en la práctica, exigir un CMT como única forma de identificación plantea dificultades para las tripulaciones de los Estados que no otorgan este documento. Como resultado, se trastornan los horarios de las líneas aéreas, se complican los procedimientos de tránsito y aumentan los costos de explotación. En esta nota de estudio se propone fortalecer la colaboración y la comunicación entre los grupos expertos de seguridad de la aviación, ciberseguridad y facilitación de la OACI alineando el trabajo, los procesos, las normas y el contexto operacional en todo el sistema de aviación. Un enfoque más integrado permitiría que las medidas de seguridad de la aviación y las mejores prácticas mitiguen los riesgos de seguridad en las fronteras, posibilitando a su vez el paso seguro y eficiente de las tripulaciones legítimas.

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

- recordar el papel que desempeña la facilitación para mejorar y equilibrar la necesidad de eficiencia en el transporte aéreo internacional de personas con la de la aviación mundial y la seguridad de las fronteras, así como la Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional surgida de la Conferencia de Facilitación de la OACI (FALC 2025), que afirma el papel fundamental de la facilitación del transporte aéreo para el movimiento eficiente y fluido de pasajeras y pasajeros, carga, aeronaves **y tripulaciones** a través de las fronteras internacionales;
- alentar a los Estados miembros a que exploren y apoyen un enfoque mundial armonizado y flexible que reconozca todos los documentos y/o procedimientos primarios y secundarios válidos y seguros disponibles que permitan determinar y validar la identidad de la tripulación, incluidos los documentos digitalizados y las iniciativas similares para agilizar el proceso de entrada de las tripulaciones y posibilitar el movimiento fluido y eficiente a través de las fronteras internacionales; y
- considerar la conveniencia de solicitar al Consejo que encargue al Grupo Experto en Seguridad de la Aviación, el Grupo Experto en Ciberseguridad y el Grupo Experto en Facilitación que establezcan un equipo especial con integrantes que se especialicen en el Anexo — *Seguridad de la aviación*, Anexo 9 — *Facilitación* y en ciberseguridad para que elaboren métodos concretos que reconozcan e integren las normas del Anexo 17 relativas a la identidad de la tripulación con las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 indicados en el apéndice A de esta nota, y las mejores prácticas de ciberseguridad.

<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.
<i>Referencias:</i>	Anexo 17 — <i>Seguridad de la aviación</i> Anexo 9 — <i>Facilitación</i> Declaración de Mascate sobre la seguridad y la ciberseguridad de la aviación ¹ Declaración Ministerial de Doha, Qatar 2025 ² .

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Los pasaportes se convirtieron en el medio mundialmente reconocido de identificación internacional alrededor de la década de 1920, gracias a una total normalización mundial y el reconocimiento universal que surgieron en el transcurso del siglo XX, particularmente después de la Segunda Guerra Mundial, y la mayor prominencia del papel de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el establecimiento de normas de documentos de viaje.

1.2 Los certificados de miembro de la tripulación (CMT) se crearon originalmente como una tarjeta para identificar a las tripulaciones, en un momento en que los pasaportes aún no se habían convertido en el principal documento de identificación mundial, copiando los documentos de identidad de la gente de mar usados para facilitar el movimiento internacional.

1.3 La OACI declaró 2024 como Año de la Facilitación para conmemorar el 75º aniversario del Anexo 9 – *Facilitación* y para destacar el importante papel que desempeña la facilitación y equilibrar la eficiencia en los viajes aéreos internacionales con la de la aviación mundial y la seguridad fronteriza. En abril de 2025, la Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional que fue respaldada en la Conferencia de Facilitación en Doha, Qatar afirma que “...el papel fundamental de la facilitación del transporte aéreo para el movimiento eficiente y fluido de pasajeras y pasajeros, tripulaciones, carga y aeronaves a través de las fronteras”.

1.4 En las normas y métodos recomendados (SARPS) 3.71, 3.71.1 y 3.71.2 del Anexo 9 se insta a los Estados a eximir del requisito de visado a los miembros de la tripulación, debido que los miembros de la tripulación ya fueron objeto de la inspección de seguridad del Estado que vigila al explotador de la aeronave. Sin embargo, la norma exige la exención de visados *solo* para los miembros de la tripulación que presenten un CMT, a pesar de que la norma 3.70 exige a los Estados que lleven a cabo una verificación de antecedentes e implementen controles adecuados para la expedición tanto de los CMT como de las tarjetas de identificación de la tripulación. En esencia, si bien los requisitos para emitir los CMT y tarjetas de identificación de la tripulación son los mismos, la exención de visados solo se otorga a titulares de CMT.

1.5 Sin perjuicio de lo dispuesto en la norma 3.67 del Anexo 9, que estipula que “[l]os Estados contratantes facilitarán y agilizarán el proceso mediante el cual los explotadores de aeronaves con base en sus territorios puedan solicitar certificados de miembros de la tripulación (CMT) para su personal de tripulación”, solo una minoría de los Estados emiten los CMT. En la práctica, en muchos Estados miembros de la OACI se identifica a la tripulación que llega mediante presentación de la declaración general (GenDec en el Anexo 9 de la OACI, apéndice 1), la información anticipada sobre las pasajeras y los pasajeros (API)

¹ [La comunidad internacional adopta una declaración histórica sobre seguridad y ciberseguridad de la aviación](#)

² [Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional](#)

de la tripulación, los pasaportes, las tarjetas de identificación de los miembros de la tripulación emitidas por las líneas aéreas y sus uniformes.

1.6 En el Anexo 17 — *Seguridad de la aviación* se describen los requisitos para la identificación de los miembros de la tripulación a fin de reforzar la seguridad de la aviación y prevenir interferencias ilícitas. Los SARPS 4.2.3 y 4.2.4 del Anexo 17 exigen que los miembros de la tripulación posean una identificación adecuada y verificable y que los Estados apliquen medidas para controlar el acceso a las zonas restringidas de los aeropuertos y a las aeronaves. Si bien en el Anexo 17 se enfatizan los procesos de identificación seguros, el CMT no es una exigencia puntual y los requisitos de documentación específicos se dejan en manos de las autoridades nacionales. Asimismo, el Anexo 17 exige procedimientos de verificación para validar la identidad de la tripulación antes de otorgar acceso a zonas seguras o permitir operaciones de vuelo. Además, las autoridades estatales responsables de la seguridad de la aviación realizan evaluaciones de riesgos para identificar a las personas, incluidas tripulaciones, que pueden representar una amenaza para la seguridad del transporte. Estas autoridades no solo realizan una investigación significativa, sino que también integran sus propias verificaciones de antecedentes con los procesos de emisión de tarjetas de identificación de las líneas aéreas o los aeropuertos. Este sistema reduce la amenaza a la seguridad de la aviación y, a la vez, también puede mitigar los riesgos que puedan plantear las tripulaciones en el ámbito de la inmigración.

1.7 Según la orientación del Programa OACI de Identificación de Viajeras y Viajeros (TRIP), titulada *Guía de la OACI sobre prueba de identidad*, los Estados deberían aplicar el criterio de la prueba de identidad (EoI) para diseñar procesos sólidos y seguros que tengan en cuenta toda la gama de datos, documentos e información disponibles y que comprendan tanto la identidad fundacional (“jurídica”) como la identidad física de la persona.

1.8 Los avances tecnológicos han mejorado mucho la identificación de las pasajeras y los pasajeros y las tripulaciones de aviación al mejorar la seguridad de la aviación, agilizar los procesos y posibilitar procesos de viaje sin discontinuidades. La identificación biométrica, como el reconocimiento del rostro y el escaneo de huellas dactilares, ha acelerado la verificación en los aeropuertos, mientras que las credenciales de viaje digitales y las identificaciones cargadas en dispositivos móviles reducen la necesidad de documentos físicos. Los programas automatizados de identificación de la tripulación y la gestión de identidad por cadena de bloques mejoran la seguridad de la aviación y la eficiencia, mientras que las soluciones sin contacto y la elaboración de perfiles de riesgo por inteligencia artificial (IA) mejoran la seguridad fronteriza y los procesos de inmigración.

2. USO ACTUAL EN RELACIÓN CON EL GRADO DE RIESGO

2.1 Si bien algunos Estados exigen que las tripulaciones de las líneas aéreas obtengan visados para facilitar los controles de seguridad e inmigración, los criterios y procesos para expedir esos visados difieren de un país a otro. En ciertos casos, los Estados exigen a los miembros de la tripulación de los requisitos de visado, pero solo si presentan un CMT válido.

2.2 Aunque no se dispone de estadísticas mundiales completas sobre tripulantes de líneas aéreas que hayan ingresado ilegalmente o se hayan quedado más tiempo del autorizado en países extranjeros, las estadías de tripulantes que exceden el período de validez del visado son solo una pequeña fracción del total de casos.

3. ANÁLISIS

3.1 El Anexo 9 y el Doc 9303, *Documentos de viaje de lectura mecánica*, sentaron las bases jurídicas, técnicas y operacionales para que los pasaportes se acepten en todo el mundo como el documento de viaje principal, y se redujo así la necesidad de presentar documentos complementarios o alternativos como los CMT para fines generales de entrada en la frontera. Cada vez es menos relevante seguir reconociendo los CMT como un documento de viaje principal cuando los pasaportes son ya universalmente aceptados como la norma mundial.

3.2 Existe una contradicción inherente entre la intención de la facilitación y el requisito prescriptivo de que los Estados solo reconozcan los CMT para identificar a la tripulación sin necesidad de que presente visado al ingresar y salir de un Estado cuando está de servicio.

3.3 De acuerdo con la *Guía de la OACI sobre prueba de identidad*, debe aplicarse igualmente un enfoque integral basado en el riesgo para determinar y validar la identidad de las tripulaciones utilizando los documentos e información disponibles para su verificación. Integrar los requisitos de identidad de la tripulación del Anexo 17 en la norma 3.71 del Anexo 9 ofrecería más opciones, con formas alternativas al CMT pero igualmente fiables de identificación de la tripulación que a la vez permitiría a las tripulaciones moverse de manera segura y sin obstáculos en todo el mundo.

3.4 Las políticas estatales para las tripulaciones deben reconocer la naturaleza peculiar del personal de aviación, que realiza vuelos frecuentes al extranjero con estancias cortas. Esto, sumado a su situación laboral, minimiza los riesgos de inmigración, y por su parte el control de seguridad exhaustivo por parte del Estado que vigila al explotador de la aeronave reduce aún más los problemas de seguridad.

3.5 En general, los avances tecnológicos han llevado a procesos de verificación de identidad más seguros, eficientes y optimizados tanto para las pasajeras y los pasajeros como para la tripulación, de la mano de las iniciativas mundiales de modernización de la seguridad de la aviación y la facilitación. Sin embargo, si bien la tecnología sirve para reforzar la seguridad de la aviación y la eficiencia, persisten las serias preocupaciones sobre la privacidad de los datos, la ciberseguridad y la interoperabilidad entre sistemas.

APÉNDICE

ANEXO A – COMPARACIÓN DE LOS SARPS DE LOS ANEXOS 9 Y 17 SOBRE LA IDENTIDAD DE LA TRIPULACIÓN PARA LA ENTRADA EXENTA DE VISADO

Anexo 9 – Capítulo 3, sección M	Anexo 17 – Capítulo 4
3.68 Si los Estados contratantes expiden los certificados de miembro de tripulación, estos deberían expedirse únicamente en forma de tarjetas de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 5.	Norma 4.2.3 – Sistemas de identificación para el control de acceso Cada Estado contratante asegurará que se establezcan y apliquen sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se otorgará acceso únicamente a las personas que deban ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo. Se verificarán la identidad y autorización en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.
3.70 Los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación solo se expedirán después de que la autoridad pública competente o la autoridad designada para hacerlo en su nombre, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, para la expedición de los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación se establecerán controles adecuados tales como la certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.	Norma 4.2.4 – Acceso a zonas de seguridad restringidas Cada Estado contratante asegurará que, en las zonas de seguridad restringidas, se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.
3.71 Los Estados contratantes aceptarán los CMT expedidos conforme a los requisitos de la norma 3.68 (3.68 en Anexo, 3.62 en la nota) para entrada de los miembros de la tripulación sin visado, cuando lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor.	
3.71.1 <i>Método recomendado.</i>— <i>Los Estados contratantes deberían eximir del requisito de visado a los miembros de la tripulación que lleguen en servicio activo en un vuelo internacional y pidan entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor.</i>	

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

— FIN —