

# Resultados del FALP/14 de la OACI y sus implicaciones para la región NACC

P/09 Cuestión 5

Michela Gioachini

Gerente Regional de Experiencia del  
Pasajero y Facilitación  
IATA

27 May 2026



# Antecedentes y Contexto

La decimocuarta reunión del Grupo Experto en Facilitación de la OACI (FALP/14) se celebró en la sede de la OACI en Montreal del 20 al 24 de abril de 2026.

FALP/14 examinó propuestas de enmiendas al **Anexo 9 – Facilitación**.

Las discusiones se centraron en:

1. **NE/5** Transformación digital de los procesos fronterizos
2. **NE/28** Gobernanza de los datos de pasajeros
3. **NE/29** Pasajeros inadmisibles (INAD)
4. **NE/22** Facilitación de miembros de tripulación

# 1) Autorización Digital de Viaje (DTA)

## NE/5: IMPLEMENTACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN ELECTRÓNICA DE VIAJE (DTA) DE LA OACI Y MEDIDAS AFINES

FALP/14 respaldó enmiendas al Anexo 9 para promover **Autorizaciones Digitales de Viaje** (DTA, por sus siglas en inglés *Digital Travel Authorization*) estandarizadas de la OACI conforme al Doc 9303, incluyendo:

- Nueva definición de la DTA de la OACI y las Prácticas Normativas y Métodos Recomendados (SARPs, por sus siglas en inglés *Standards and Recommended Practices*) asociados.
- **“Autorizaciones de viaje”** como concepto paraguas para visas, e Visas, e TAs, etc.
- Refuerzo del vínculo entre la Información Anticipada de Pasajeros interactiva (iAPI) y las autorizaciones de viaje, utilizando la DTA cuando no exista un sistema iAPI.
- Nueva práctica recomendada para integrar controles de inmigración y seguridad en la respuesta iAPI a las aerolíneas.



## 2) Requisitos No Estándar de Datos de Pasajeros

NE/28: ABORDAR LOS REQUISITOS NO ESTÁNDAR DE DATOS DE PASAJEROS: DATOS DEL MANIFIESTO DE PASAJEROS Y DE LA INFORMACIÓN ANTICIPADA DE PASAJEROS (API)

FALP/14 respaldó medidas clave:

- Una nueva nota al Estándar 2.11 para reforzar la coherencia en los requisitos de manifiestos de pasajeros, evitando su exigencia en formato papel o en formatos electrónicos no estándar cuando existe un sistema API.
- Inclusión del Estándar 9.15 en el enfoque de monitoreo continuo del Programa Universal de Auditoría de Seguridad de la OACI (USAP-CMA), para fortalecer el **seguimiento del cumplimiento por parte de los Estados.**

# 3) Pasajeros Inadmisibles (INAD)

NE/29: COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS Y LA INDUSTRIA PARA ABORDAR LA CUESTIÓN DE LOS PASAJEROS INADMISIBLES EN APOYO DE LAS NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS DEL ANEXO 9

El Panel apoyó el exhorto del documento a fortalecer la cooperación entre los Estados y la industria:

- Reafirmó la **responsabilidad compartida** de los Estados en las decisiones de admisibilidad, aceptación y retorno.
- Fomentó el intercambio de datos, el uso de herramientas de verificación previa al viaje y la actualización de la orientación de la OACI.
- Buscó evitar la transferencia continua de responsabilidades a las aerolíneas más allá de los SARPs del Anexo 9.
- Acordó desarrollar **material de orientación** en colaboración con el Grupo de Trabajo de Material de Orientación.

# 4) Facilitación de la Movilidad de la Tripulación

## NE/22: IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN Y FACILITACIÓN

Los Certificados de Miembro de Tripulación (CMC por sus siglas en inglés *Crew Member Certificate*) no se utilizan ampliamente, mientras que en la práctica operativa se utilizan pasaportes combinados con credenciales de tripulación de la aerolínea.

Por lo tanto, las disposiciones actuales del Anexo 9 no reflejan plenamente la práctica global y pueden limitar la movilidad eficiente de la tripulación.

FALP/14 respaldó enmiendas a los SARP del Anexo 9 que reconocen la **equivalencia entre pasaporte + credencial de tripulación y el CMC** para la entrada sin visa de la tripulación.

# Principales Conclusiones

- FALP/14 generó resultados significativos que impulsan las prioridades globales de facilitación, manteniendo un equilibrio en la distribución de responsabilidades entre los Estados y la industria.
- Los SARP adoptados apoyan la transformación digital en curso de los procesos fronterizos, incluyendo las autorizaciones digitales de viaje, el uso ampliado de API/iAPI y una mayor armonización de los requisitos de datos de pasajeros.
- Para la **región NACC**, estos avances son especialmente relevantes ante el crecimiento del volumen de pasajeros y la movilidad transfronteriza, lo que requiere medidas de facilitación eficientes y seguras.
- La **colaboración continua entre Estados, OACI e industria** será clave para asegurar una implementación coherente del Anexo 9 y fortalecer la interoperabilidad en la región.

# Gracias

Michela Gioachini

Gerente Regional de Experiencia del Pasajero y Facilitación  
IATA

[gioachinim@iata.org](mailto:gioachinim@iata.org)

27 May 2026

