



DUODÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

**PROYECTO DE INFORME DEL COMITÉ 2
SOBRE LA CUESTIÓN 2.3 DEL ORDEN DEL DÍA**

El proyecto de informe sobre la cuestión 2.3 del orden del día que se adjunta se somete a la aprobación del Comité 2 para su presentación a la Plenaria.

Cuestión 2 del orden del día: Facilitación y seguridad de los documentos de viaje y formalidades de control fronterizo
2.3: Documentación de identidad de la tripulación

2.3.1 En la nota WP/23, la Secretaría observó que ya no se considera excesivamente molesto el requisito de que los miembros de la tripulación que realizan vuelos internacionales tengan un pasaporte. En la actualidad, parece no haber normalización en la expedición de los certificados de miembros de la tripulación. La reunión examinó las cuestiones relacionadas con la expedición de los certificados de miembro de la tripulación y su aceptación como documentos de identidad para entradas temporales en Estados extranjeros y recomendó enmendar los SARPS pertinentes del Capítulo 3, secciones M y N.

2.3.2 En la nota WP/39, el Canadá describió su iniciativa para elaborar la tarjeta de identificación de área restringida (RAIC) que significará un importante mejoramiento para las medidas de seguridad en los aeropuertos canadienses. La Reunión departamental tomó nota de este documento y acordó que se incorpore en los textos de orientación de la OACI, según corresponda.

2.3.3 En la nota WP/76, la India sugirió que no se alentara a los Estados a permitir el uso de otros documentos de identidad que no sean los pasaportes y los certificados de miembros de la tripulación (CMT) para la seguridad de los viajes internacionales por vía aérea. La Reunión departamental aprobó la revisión propuesta con respecto al párrafo 3.76.

2.3.4 En la nota WP/51, la IATA pidió que se normalizaran los documentos de identidad de los miembros de la tripulación para viajes internacionales. En la nota se proponía que cuando los Estados expidan los CMT, éstos deberían tener la forma de tarjetas de lectura mecánica de conformidad con las especificaciones que figuran en el Doc 9303 y que los Estados deberían mantener informada a la OACI de la expedición y aceptación de tales CMT de lectura mecánica. La Reunión departamental consideró esta recomendación dentro de los debates sobre la nota WP/23 de la Secretaría.

2.3.5 La Reunión departamental examinó la nota WP/44 presentada por el IAOPA que trata de la inclusión de una norma de 15 minutos como plazo máximo en conjunto para completar los trámites requeridos, inclusive las medidas de seguridad de la aviación, para la tripulación. Aunque la Reunión departamental consideró que el plazo de 15 minutos parecía poco realista, el objetivo era aceptable, y por lo tanto recomendó su inclusión como texto de orientación en el manual pertinente.

2.3.6 En la nota WP/58, la ITF apoyaba la normalización de los procedimientos para extender los CMT y su aceptación como documentos de identificación; sin embargo, indicó que ello debería conseguirse utilizando medios que respeten la protección de datos específicos y el derecho a la privacidad. La Reunión departamental aprobó que las medidas propuestas por la ITF se utilicen como texto de orientación de la OACI y en el Anexo 9 para proteger los datos relacionados con los CMT. También se decidió incluirlas como métodos recomendados en las medidas del Capítulo 3 relacionados con el almacenamiento de los datos relativos a la identidad de los miembros de la tripulación y los procedimientos para examinar la validez de los datos.

2.3.7 La Reunión departamental tomó nota también de las IP/16 y 31 presentadas por los Estados Unidos sobre administración de seguridad del transporte y credenciales de identificación de los trabajadores del transporte y los requisitos para los miembros de la tripulación que llegan a los Estados Unidos o en tránsito, así como la nota IP/11 presentada por el IBAC sobre la tarjeta de identificación para la tripulación de vuelo, del IBAC. También se tomó nota del documento para apunte núm. 1 presentado por Turquía sobre los certificados de miembros de la tripulación.

2.3.8 De conformidad con lo anterior, la Reunión departamental adoptó la siguiente recomendación:

Recomendación A/XX —

Enmiéndese el Capítulo 3, secciones M y N de la manera siguiente:

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

3.72 ~~Los Estados contratantes se asegurarán de que, cuando se requiera la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, a la llegada o a la salida, dicha inspección se efectúe lo más rápidamente posible.~~

3.72 Los Estados contratantes establecerán medidas, en cooperación con los explotadores y las autoridades aeroportuarias, para agilizar la inspección de los miembros de la tripulación y su equipaje, como se requiere a la llegada y la salida.

3.73 Los Estados contratantes darán las facilidades necesarias para que los miembros de la tripulación de sus líneas aéreas, puedan obtener explotadores con base en sus territorios puedan solicitar y recibir CMT para su personal de tripulación, sin demora y gratuitamente, certificados de miembro de la tripulación válidos mientras el miembro de la tripulación continúe en su empleo.

Nota.— El CMCT se preparó en forma de tarjeta que utilizarían con fines de identificación la tripulación de vuelo y los miembros de la tripulación de cabina, mientras que las licencias que se otorgan a la tripulación servirían para su finalidad principal de atestiguar las calificaciones profesionales de la tripulación de vuelo.

3.73.1 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían expedir los certificados a los que se hace referencia en 3.73, 3.74 y 3.75 ~~deberían ser en la forma de tarjetas susceptibles de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones que se indican en el Doc 9303, Parte 3 — Documentos de viaje oficiales de lectura mecánica de tamaño 1 y de tamaño 2. En los casos en que esto no sea posible, se expedirán los certificados según el formato indicado en el Apéndice 7, es decir, con la misma presentación de la zona de inspección visual del certificado de miembro de la tripulación de lectura mecánica.~~

3.73.2 **Método recomendado.**— Los Estados contratantes deberían establecer procedimientos que permitan que los miembros de la tripulación a los que se expidió un certificado de miembro de la tripulación puedan examinar y revisar la validez de los datos que contiene, y proporcionar correcciones, si fuera necesario, de forma gratuita para el miembro de la tripulación.

3.74 **Método recomendado.**— En la medida en que los explotadores decidan expedir tarjetas de identificación de la tripulación, los Estados contratantes deberían requerir la producción de dichos documentos de identidad en el formato indicado en el Apéndice 7, es decir, con la misma presentación de la zona de inspección visual del certificado de miembro de la tripulación de lectura mecánica y con la capacidad de aceptar la confirmación de identidad y la verificación de seguridad del documento con ayuda de computadoras.

3.74.1 Método recomendado.— *Los Estados contratantes deberían garantizar que los registros de los documentos de identidad de los tripulantes, expedidos, suspendidos o retirados, se almacenan en una base de datos electrónica, protegida contra interferencias y el acceso no autorizado. Toda la información almacenada en la base de datos electrónica y en los certificados de los miembros de la tripulación debe limitarse a los detalles que sean esenciales para la finalidad de verificar la identidad del miembro de la tripulación.*

3.75 En el caso de la expedición de CMT y otros documentos de identidad oficiales, se establecerán controles adecuados para impedir el fraude, por ejemplo, verificación de antecedentes y 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.

~~3.74~~ En el caso de los miembros de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina de una línea aérea que retengan en su poder sus certificados de miembro de la tripulación al embarcar y desembarcar, permanezcan en el aeropuerto donde se ha detenido la aeronave o dentro de los límites de las ciudades próximas al mismo, y salgan del país en la misma aeronave o en su próximo vuelo de servicio regular, todos los Estados contratantes aceptarán tales certificados de miembro de la tripulación para admitirlos temporalmente en el Estado, y no les exigirán pasaporte ni visado.

~~Nota 1.~~ *El propósito de esta disposición es reconocer el certificado de miembro de la tripulación como documento satisfactorio de identidad, aun cuando el titular no sea nacional del Estado de matrícula de la aeronave en la que preste sus servicios. No se desea disuadir a los Estados contratantes, que así deseen hacerlo, de que otorguen tales certificados de miembro de la tripulación a los extranjeros residentes miembros de la tripulación.*

~~Nota 2.~~ *La aplicación de 3.74 permite que las líneas aéreas puedan disponer de un modo rápido y eficaz de los servicios del personal. No pueden aprovecharse todas las ventajas de estas disposiciones mientras haya algunos Estados que no las acepten.*

~~3.74.1~~ Todo Estado contratante otorgará privilegios de admisión temporal similares a los preceptuados en 3.74 a los miembros de la tripulación de vuelo y a los miembros de la tripulación de cabina de toda aeronave explotada por remuneración o alquiler que no se dedique a servicios aéreos internacionales regulares, a condición de que dichos miembros de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina partan en el primer vuelo que haga la aeronave para salir del territorio del Estado.

~~3.75~~ Cuando sea necesario que un miembro de la tripulación de una línea aérea, en el desempeño de sus funciones, viaje a otro Estado como pasajero por cualquier medio de transporte para incorporarse a una aeronave, ese Estado aceptará del interesado, en lugar del pasaporte y visado otorgándole admisión temporal y la libertad de movimiento necesaria en su territorio para incorporarse a dicha aeronave, el certificado de miembro de la tripulación según se especifica en 3.73.1 y 3.74 junto, si se exige, con un documento del empleador del miembro de la tripulación certificando la finalidad del viaje.

~~3.75.1 Método recomendado.~~ *Todo Estado contratante debería extender privilegios de admisión temporal similares a los estipulados en 3.75 y en las mismas condiciones, a los miembros de la tripulación de las aeronaves explotadas por remuneración o alquiler que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares.*

3.76 Los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de las tripulaciones que llegan y que presentan un CMT cuando llegan en servicio activo en un vuelo internacional y piden entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor antes de iniciar en servicio activo el próximo vuelo que tienen asignado.

3.76.1 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes eximirán del requisito de visado a los miembros de las tripulaciones que llegan y que presentan un CMT cuando llegan en un vuelo de otro explotador o por otro medio de transporte como pasajeros y piden entrada temporal por el período permitido por el Estado receptor antes de iniciar en servicio activo el vuelo que tienen asignado.*

~~3.76 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían disponer la pronta admisión, para residir en sus territorios, del personal de tierra y de vuelo de las empresas extranjeras de transporte aéreo cuyas aeronaves lleguen o pasen por tales territorios, en la medida que dicho personal sea necesario para ejecutar trabajos de inspección y técnicos directamente relacionados con la operación de los servicios aéreos internacionales que presten tales empresas de transporte aéreo.*~~

[Nota.— Se considera que el párrafo anterior ya no se necesita en el Anexo 9, porque ahora es una disposición muy común en los acuerdos bilaterales.]

3.77 Los Estados contratantes ~~harán arreglos para asegurar~~ establecerán medidas para la entrada temporal sin demora en sus territorios, ~~con carácter temporal,~~ del personal técnico de ~~empresas extranjeras de transporte aéreo explotadores extranjeros~~ que efectúen operaciones hasta tales territorios o los sobrevuelen; que se necesite urgentemente con objeto de poner en condiciones de vuelo cualquier aeronave que, por razones técnicas, no pueda continuar su viaje. ~~En el caso de que, por ejemplo, los Estados exijan~~ Si el Estado requiere una garantía de subsistencia de dicho personal en el país, y de regreso, se gestionará sin demorar la su admisión inmediata de dicho personal.

N. Personal Inspectores de aviación civil de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de la aviación civil

3.78 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían asegurarse encargarse de que se trate a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de otro Estado contratante, cuando desempeñen funciones de inspección, de la misma manera que a los miembros de la tripulación al proceder con las formalidades de salida o de llegada, como se especifica en 3.72.*

3.79 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender a sus inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina un certificado que contenga los datos que figuran un documento de identidad en el formato establecido en el Apéndice 8 y sea válido por el período de empleo del inspector.*

3.80 **Método recomendado.**— *Los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina deberían llevar consigo el certificado documento de identidad especificado en 3.79, una copia del itinerario del inspector de vuelo que haya sido aprobado expedido por el Estado que emplea al inspector y un pasaporte válido.*

3.81 **Método recomendado.**— *Los Estados contratantes deberían extender los privilegios de admisión temporal, como se indica en 3.74-3.76 con respecto a los miembros de la tripulación, a los inspectores de operaciones de vuelo y de seguridad en la cabina de otro Estado contratante, que desempeñen sus funciones de inspección presenten los documentos indicados en 3.80, siempre que la salida de la siguiente inspección de del vuelo siguiente del en el itinerario del inspector sea posterior a un período de descanso que no exceda de lo normal.*

— FIN —