



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de facilitación

**PREPARARNOS PARA EL FUTURO – UN PLAN ESTRATÉGICO DE FACILITACIÓN
A LARGO PLAZO**

[Nota presentada por el Reino Unido y la Asociación del
Transporte Aéreo Internacional (IATA)]

RESUMEN

Tal como se describe en el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional — *Facilitación*, la facilitación tiene un alcance amplio y cada vez más complejo, que abarca numerosas áreas de política que traspasan los límites de diversas dependencias gubernamentales de un Estado. Esto hace que la coordinación entre las diferentes partes intervinientes y el cumplimiento de las más de 440 normas y métodos recomendados (SARPS) sea una tarea compleja.

Se propone la elaboración de un plan estratégico de facilitación a largo plazo, complementario del Plan Estratégico de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que iría más allá del programa de trabajo trienal y tendría como objetivo mejorar sistemáticamente el cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 mediante la priorización, de modo que los Estados puedan concentrarse en las prioridades actuales y en las aspiraciones a futuro.

Al elaborar un plan estratégico a largo plazo, los Estados podrían coordinar mejor sus recursos y planificar para el futuro. A nivel mundial, el objetivo sería incrementar el cumplimiento y la adopción de los principales SARPS sobre facilitación, lo que se traduciría en una mayor armonización de los numerosos requisitos reglamentarios que existen en distintas jurisdicciones para que los viajes aéreos sean más previsibles y con menos barreras. Dicho plan no implica soslayar otras áreas de la facilitación, sino aplicar un criterio más metódico para dar respuesta a las cuestiones más apremiantes.

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

- a) encomendar a la Secretaría de la OACI que asista al Grupo Experto en Facilitación en la elaboración de un plan estratégico de facilitación a largo plazo que dé prioridad a determinados SARPS con el objetivo de mejorar su cumplimiento y su aplicación armonizada para evitar todo obstáculo o retardo innecesario a aeronaves, pasajeras/o y carga; y
- b) alentar a los Estados y representantes del sector a participar activamente en la elaboración del plan estratégico de facilitación a largo plazo, y así contribuir a priorizar las áreas de trabajo de facilitación y a identificar cuestiones para su tratamiento futuro.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos: <i>La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo; Ningún País se Queda Atrás</i>
--------------------------------	--

<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna
<i>Referencias:</i>	Plan Estratégico 2026 – 2050 Anexo 9 — Facilitación Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional

1. INTRODUCCIÓN

1.1 “Los capítulos del Anexo 9 son tan diversos como la comunidad de la aviación internacional, que abarca a numerosas partes interesadas que trabajan de consuno en pos de alcanzar un objetivo integral: simplificar y normalizar los procedimientos del transporte aéreo internacional”¹.

1.2 En 2024, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) celebró el 75° aniversario de la publicación del Anexo 9— *Facilitación* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Durante los 75 años transcurridos desde su creación, el Anexo 9 ha evolucionado, se ha expandido y se ha diversificado. Si bien su objetivo sigue siendo el mismo — adoptar medidas para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeras/os y carga —, con el paso del tiempo el Anexo 9 ha tenido que adaptarse y en la actualidad abarca una amplia variedad de temas que trascienden a la aviación y se expanden, entre otros, a los ámbitos de incumbencia de los organismos de salud pública, inmigración, aduana y orden público, y sindicatos.

1.3 El cumplimiento de las más de 440 normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 supone una hazaña de coordinación en la que intervienen numerosas y diversas partes interesadas gubernamentales, con la cooperación de la industria y grupos de consumidores. Además, en la actualidad, se audita solo un pequeño porcentaje de los SARPS del Anexo 9, y esto se debe, en parte, a la gran amplitud de áreas de política que comprende. Por lo tanto, no es una sorpresa que los niveles de cumplimiento del Anexo 9 sean relativamente bajos y que los Estados se vayan quedando atrás frente a la evolución de las tendencias y la tecnología.

1.4 La publicación del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI invita a pensar más estratégicamente respecto de las distintas disciplinas de la OACI. La facilitación es un elemento habilitador fundamental para alcanzar el objetivo estratégico de: *Mantener reglamentos, procedimientos y sistemas que faciliten una experiencia de navegación aérea y de viaje fluida a través de aeropuertos y fronteras para todos los vuelos, personas, carga aérea y tripulaciones, con servicios internacionales fáciles de entender, bien coordinados, predecibles y accesibles.*

1.5 Una comprensión más cabal de los principios generales de la facilitación y más respeto por ellos, un nivel más elevado de cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 y un énfasis proactivo en la innovación y las mejores prácticas serán elementos habilitadores fundamentales para la consecución de este objetivo estratégico. Para ello, se puede elaborar un plan estratégico a largo plazo para el Anexo 9 que gire en torno a aquellas áreas de la facilitación que más contribuyen a brindar una experiencia de viaje fluida a través de aeropuertos y fronteras.

¹ Breve historia del Anexo 9 - *Facilitation* al Convenio de Chicago (Disponible únicamente en inglés).
<https://www.icao.int/facilitation-programmes/FAL2024/history-annex9>

2. ANÁLISIS

2.1 La *Declaración de Doha sobre la facilitación del transporte aéreo internacional* (2025) insta a los Estados, la OACI, las organizaciones internacionales y regionales, la industria y otras partes interesadas a: *Construir 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.*

2.2 Un plan estratégico de facilitación, complementario del Plan Estratégico más amplio de la OACI, constituiría un medio adecuado para la construcción de una visión prospectiva y ayudaría a superar algunos de los otros obstáculos a la implementación y al cumplimiento de los numerosos y diversos SARPS del Anexo 9.

2.3 Algunas consideraciones clave para la elaboración del plan estratégico de facilitación podrían ser: una comprensión más cabal del cumplimiento de los SARPS del Anexo 9 en los Estados y las regiones; un análisis estratégico de los SARPS que más inciden en la consecución del objetivo de facilitación (adoptar medidas para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeras/os y carga); una selección metodológica de los SARPS que han de priorizarse a partir del próximo trienio en función de los niveles de cumplimiento, los programas de auditoría y su incidencia en la consecución de los objetivos de facilitación; la elaboración de planes de acción para alcanzar un nivel más elevado de cumplimiento de los SARPS priorizados y lograr que “Ningún País se Qued[e] Atrás” (por ejemplo, conectar a los Estados que demuestran un nivel elevado de cumplimiento con aquellos que necesitan asistencia); un ejercicio exploratorio para identificar dificultades y oportunidades futuras; y un análisis de cómo examinar y evaluar mejor los criterios con los que se medirá el éxito.

2.4 Si bien el equipo indicado para elaborar el plan estratégico de facilitación y presentarlo ante el Consejo sería el Grupo Experto en Facilitación, los grupos de trabajo de la OACI, los grupos regionales, los Estados contratantes y la industria tienen un rol que cumplir en este proceso, mediante sus aportes a los ejercicios de priorización, ofreciendo ejemplos de mejores prácticas e identificando áreas para su tratamiento futuro.

3. CONCLUSIÓN

3.1 Como se señala en la introducción del Plan Estratégico 2026-2050 de la OACI: *Este plan llega en un momento decisivo para la aviación civil internacional. El crecimiento del tráfico se ha reanudado y se prevé una aceleración, pero la gestión de este crecimiento planteará dificultades en el plano de la facilitación. La OACI sigue prestando apoyo a los Estados miembros en sus esfuerzos permanentes por ajustarse a las normas internacionales vigentes, pero es importante anticiparse y prepararse para lo que nos depara el futuro.*

3.2 La elaboración de un plan estratégico de facilitación como complemento del Plan Estratégico más amplio de la OACI servirá para que los Estados completen sus programas de facilitación, puesto que les ofrecerá una alternativa más sistemática y metodológica para cumplir con el Anexo 9 y con los fines de la facilitación; tendrá en cuenta las dificultades y oportunidades futuras; y promoverá el mejoramiento continuo.