



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 12: Programas de Facilitación

FORTALECIMIENTO DE LA FACILITACIÓN MEDIANTE ESTRUCTURAS NORMATIVAS Y MECANISMOS DE COORDINACIÓN NACIONAL: EXPERIENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

[Nota de estudio presentada por República Dominicana y apoyada por 18 Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)²]

RESUMEN

La implementación efectiva del Anexo 9 — *Facilitación* sigue representando un desafío común para muchos Estados, particularmente en lo relacionado con la coordinación interinstitucional, la adopción de marcos normativos claros y el cumplimiento uniforme de los estándares. Esta nota de estudio analiza cómo los marcos regulatorios y los mecanismos de gobernanza nacional pueden fortalecer la facilitación del transporte aéreo.

Se presenta como ejemplo la experiencia de la República Dominicana, que ha adoptado un enfoque integral basado en la implementación de un Programa Nacional de facilitación del Transporte Aéreo (NATFP), un reglamento ejecutivo (RFTA) y un manual técnico de inspección,

También se resalta el papel estratégico del Comité Nacional de Facilitación (CNF), que ha funcionado como un espacio de coordinación interinstitucional clave para la resolución efectiva de problemáticas operativas en el ámbito aeroportuario.

La nota propone que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) considere esta estructura como modelo de referencia, fomente su estudio comparado y explore la posibilidad de integrar estos elementos en sus documentos orientadores o proyectos de asistencia técnica.

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

- a) reconocer la necesidad de fortalecer la implementación del Anexo 9 — *Facilitación*, mediante instrumentos normativos y estructuras de gobernanza nacional efectivas;
- b) tomar nota de la experiencia presentada como ejemplo de buena práctica replicable; y
- c) invitar a la OACI a considerar la elaboración de directrices o referencias técnicas que ayuden a los Estados a desarrollar programas nacionales de facilitación armonizados con el Anexo 9.

*Objetivos
estratégicos:*

Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico *La aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo.*

*Repercusiones
financieras:*

Estarían sujetos a las actividades que apruebe la OACI con relación a este tema en su presupuesto para el periodo 2025-2027.

¹ Versión en español proporcionada por la República Dominicana.

² Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de).

<i>Referencias:</i>	Anexo 9 — <i>Facilitación</i> . Resolución A41-17, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI relativas a la facilitación</i> . <i>Manual de Facilitación</i> (Doc 9957).
---------------------	---

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El cumplimiento del Anexo 9 — *Facilitación* exige que los Estados miembros adopten normas y procedimientos nacionales para facilitar el tránsito de aeronaves, pasajeros, carga y correo. Sin embargo, su implementación efectiva enfrenta obstáculos comunes: ausencia de marcos normativos vinculantes, débil articulación interinstitucional y falta de herramientas técnicas para inspección y supervisión.

1.2 La experiencia de algunos Estados ha demostrado que la existencia de un programa nacional formal, una base jurídica clara y una estructura coordinadora pueden mejorar significativamente el cumplimiento del Anexo 9 y los resultados en facilitación.

2. DISCUSIÓN

2.1 Uno de los principales obstáculos que enfrentan los Estados miembros de la OACI en la implementación del Anexo 9 — *Facilitación* es la falta de mecanismos de coordinación entre las entidades responsables de la facilitación, tales como autoridades migratorias, sanitarias, aduaneras, de aviación civil y de seguridad. A esto se suma la carencia de reglamentos nacionales con fuerza jurídica vinculante, que aseguren la aplicación uniforme de las disposiciones de facilitación, así como la inexistencia de herramientas técnicas que permitan una supervisión eficaz.

2.2 En julio de 2025 entró en vigor la Enmienda 30 del Anexo 9 — *Facilitación*, introduciendo importantes actualizaciones en diversas áreas clave. Estas incluyen definiciones y principios generales, entrada y salida de aeronaves, personas y equipaje, disposiciones sobre servicios aeroportuarios para el tránsito, y medidas específicas sobre el registro de nombres de los pasajeros (PNR), la información anticipada (API), la trata de personas y las disposiciones sanitarias. Asimismo, se reorganizó el contenido sanitario en el nuevo Capítulo 10, consolidando elementos previamente dispersos en otros capítulos.

2.3 Cabe señalar que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) establece la obligación de los Estados contratantes de adoptar las normas contenidas en los Anexos, incorporándolas en su legislación o reglamentación nacional. En el caso particular del Anexo 9 — *Facilitación*, las normas 8.13 y 8.14 disponen que cada Estado debe contar con un Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP).

2.4 El propósito fundamental del PNAFAL es garantizar una gestión eficiente de los flujos de aeronaves, pasajeros, tripulaciones, carga y correo dentro del sistema aeroportuario del Estado, asegurando el cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo 9, así como una coordinación efectiva entre las entidades responsables de la facilitación del transporte aéreo.

2.5 En este contexto, se propone que los Estados establezcan un marco estructural mínimo, compuesto por cuatro elementos fundamentales:

- 1) un Programa Nacional de Facilitación (PNAFAL), que defina la política pública y distribuya responsabilidades;
- 2) un reglamento nacional que otorgue carácter obligatorio a dicho programa;
- 3) un comité interinstitucional que articule los esfuerzos de las distintas entidades; y
- 4) un manual técnico que guíe las labores de inspección y vigilancia del cumplimiento.

Experiencia de la República Dominicana

2.6 La República Dominicana ha desarrollado una estructura normativa robusta y un modelo de coordinación interinstitucional en el ámbito de la facilitación del transporte aéreo, en cumplimiento con los Estándares y Métodos Recomendados del Anexo 9 de la OACI, este proceso ha sido liderado a través del Comité Nacional de Facilitación (CNF), órgano adscrito a la Junta de Aviación Civil (JAC), donde convergen todas las autoridades locales que desarrollan actividades transporte de pasajeros y control transfronterizo, además, forman parte del CNF, los Ministro de Turismo y Salud Pública y Agricultura. Por su parte, el CNF ha jugado un rol clave como mecanismo de resolución de conflictos y articulación institucional. Ha resuelto asuntos complejos no abordados eficazmente a nivel de los Comités de Facilitación de Aeropuertos, sirviendo como modelo de gobernanza colaborativa.

2.7 La coordinación de estas acciones ha estado a cargo del Comité Nacional de Facilitación (CNF), órgano interinstitucional adscrito a la Junta de Aviación Civil (JAC), que agrupa a las principales autoridades vinculadas al transporte aéreo y al control fronterizo. El CNF ha demostrado ser un mecanismo efectivo para la resolución de conflictos operativos y para la implementación armónica de las medidas de facilitación.

Impacto y beneficios

2.8 La implementación de esta estructura ha permitido al Estado dominicano mejorar la eficiencia de los procesos aeroportuarios, reducir obstáculos y retrasos innecesarios, elevar el nivel de cumplimiento de los SARPs y fortalecer la experiencia del pasajero. Asimismo, ha generado un entorno institucional más colaborativo, alineado con los objetivos estratégicos de seguridad, facilitación y desarrollo sostenible del transporte aéreo.

2.9 Los principales beneficios observados incluyen:

- 1) mayor previsibilidad y fluidez en el tránsito de aeronaves y pasajeros;
- 2) coordinación más eficaz entre entidades públicas y privadas;
- 3) fortalecimiento del enfoque de cumplimiento; y
- 4) mejora continua basada en herramientas técnicas estandarizadas.

3. CONCLUSIÓN

3.1 La experiencia de la República Dominicana demuestra que el desarrollo e implementación de instrumentos normativos nacionales, acompañados de mecanismos de coordinación institucional, es una estrategia eficaz para fortalecer la facilitación del transporte aéreo conforme al Anexo 9 de la OACI. Esta estructura puede servir como modelo replicable para otros Estados que busquen cumplir con sus compromisos internacionales y mejorar la eficiencia y calidad de sus procesos aeroportuarios.

3.2 Se recomienda que la OACI considere esta experiencia como una buena práctica e integre estos elementos en futuros documentos orientadores o proyectos de asistencia técnica. Asimismo, se alienta a los Estados a evaluar la posibilidad de adoptar una estructura similar, adaptada a sus realidades nacionales, para avanzar de manera sostenible en la implementación de los estándares de facilitación.