



Plan Estratégico Institucional 2021-2024



Créditos

Jose E. Marte Piantini
Presidente de la Junta de Aviación Civil

Paola Plá Puello
Secretaria de la Junta de Aviación Civil

Enmanuel M. Souffront
Director de la Comisión de Investigación de Accidentes de la Aviación

Nelda Pérez
Asesora de la División de Planificación y Desarrollo

Richard Mejía
Encargado de Departamento Financiero

Juberkis Luciano
Encargada de Departamento Transporte Aéreo

Yisel Bautista
Encargada de Departamento Administrativo

Mayra Cochón
Encargada de Departamento Jurídico

Manuel Enrique Abbott
Encargado de División de Facilitación del Transporte Aéreo

Sofia Camacho
Encargada de División de Recursos Humanos

Epifanio Balbuena
Encargado de División de Tecnología

Héctor Christopher
Encargado de División de Economía

Miranda Recker
Asistente del Presidente

Analistas
Jhoel Ferreras
Natanael Pérez
Alejandro Cristopher
Randys Peña
Irmenia Peña

Diagramación y diseño
Iván de la Cruz



Contenido:

- Introducción 5
- Palabras del presidente de la JAC 6
- Funciones de la Junta de Aviación Civil..... 8
- Marco legal 9
- Perfil de Producción Institucional 12
- Estructura orgánica 15
- Marco Estratégico de la Junta de Aviación Civil..... 16
- Factores Claves del Éxito..... 17
- Políticas Integradas de Gestión..... 18
- Metodología para la elaboración del PEI 18
- Análisis de entorno 19
- Identificación del FODA 25
- Análisis del FODA. 27
- Acciones para aprovechar las oportunidades y fortalezas. 31
- Identificación de riesgos en los objetivos. 32
- Grupos de interés 41
- Ejecución de la Planificación Estratégica Institucional 2017-2020..... 43
- Ejes y objetivos estratégicos 2021-2024 45
- Alineamiento Estratégico 46
 - o Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 46
 - o Compromisos nacionales e internacionales relacionados 47
 - o Alineación del PEI con la Estrategia Nacional de Desarrollo 48
 - o Plan Nacional Plurianual del Sector Publico 49
 - o Objetivos y estrategias aplicables..... 50
 - o Resultados Esperados. 53
 - o Cuadro de Mando Integral (CMI) 54
- Estimación de recursos consistente con el perfil de producción definido 61
- Riesgos estrategicos 62
- Plan Estratégico de la Comisión Investigadora de Accidentes Aéreos (CIAA) 63
 - o Definición de la CIAA..... 62



Contenido:

- o Marco legal 64
- o Marco Estratégico CIAA. 65
- o Eje estratégico CIAA..... 66
- o Matriz de grupos de interés..... 67
- o Identificación del FODA CIAA..... 69
- o Objetivos y estrategias aplicables..... 71
- o Identificación de riesgos en el objetivo estratégico de la CIAA..... 71



INTRODUCCION:

El presente Plan Estratégico de la Junta de Aviación Civil 2021-2024 es un documento elaborado con el propósito de definir los lineamientos institucionales con una visión sistemática de la planificación, fortaleciendo sus competencias de gestión. Hemos desarrollado un proceso dinámico, participativo, inclusivo, y armónico al momento de tomar decisiones, basándose en los diagnósticos y análisis situacionales de la realidad del contexto y su visión a futuro. Este instrumento servirá para la toma de decisiones por las autoridades de la institución durante el próximo cuatrienio.

Este Plan Estratégico fue realizado tomando en cuenta los cambios ocurridos en los últimos años tanto en el entorno en el que se desenvuelve la Junta de Aviación Civil, como a lo interno de ésta, así también las repercusiones nacionales e internacionales provocadas por el SARS-CoV-2 (COVID-19).

Dadas las dificultades presentadas por el Covid-19, los trabajos de elaboración del Plan Estratégico iniciaron en el 3er cuatrimestre del año 2020; aun así, el personal del área de planificación y desarrollo junto a los encargados de los Departamentos, Divisiones y Secciones de la JAC llevaron a cabo los trabajos con miras a la revisión y actualización del Plan Estratégico, así como del Plan Operativo Anual.

En esta ocasión utilizamos una metodología de participación y colaboración, a los fines de conseguir:

- Análisis situacional
- Revisión del Marco Estratégico Institucional (misión, visión, valores, objetivos y estrategias institucionales).
- Identificación y Análisis FODA.
- Alineación de los Objetivos Estratégicos Institucionales con la Ley No.1-12 del Sector Público y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Perfil de producción institucional y resultados esperados.
- Establecer las estrategias para el Plan Estratégico, vinculadas a los objetivos
- Establecer los Factores Clave del Éxito.
- Definición de grupos de interés.
- Otros puntos de interés



PALABRAS DEL PRESIDENTE DE LA JAC, Dr. JOSE E. MARTE PIANTINI

La aviación civil en la República Dominicana constituye un pilar fundamental para el crecimiento y desarrollo del turismo, del comercio, de la producción agrícola y de las zonas francas, principales motores de la economía nacional, e incide de manera directa en el crecimiento económico, en la creación de empleos, en la distribución de bienes y prestación de servicios, así como en la conectividad mundial. Se trata de un sector que reduce las distancias entre los países, promueve su riqueza social y cultural, y proporciona un acceso fundamental a regiones remotas, territorios insulares y otros Estados vulnerables.

Desde finales del año 2019, el transporte aéreo internacional enfrenta uno de los desafíos más complejos de la historia: La pandemia provocada por la COVID-19, que ha impactado significativamente la dinámica aerocomercial del mundo y, por consiguiente, de nuestro país.

Esta crisis sanitaria nos ha situado frente al gran reto de recuperar y reactivar el transporte aéreo en el país, desafío que el Gobierno de la República Dominicana presidido por Luis Abinader Corona, ha asumido con



valentía y motivación, dedicando grandes esfuerzos para superar el impacto del COVID-19, ejemplo de ello es el Plan Nacional de Vacunación, que ha posicionado a la República Dominicana como uno de los tres países de la región que terminará su vacunación en el 2021, y segundo país en la región con mayor eficiencia de vacunación por cada 100 habitantes.

Desde el inicio de esta gestión, hemos priorizado la recuperación del transporte aéreo, diseñando estrategias y planes de acción, como es el “Protocolo para reactivar los Servicios Aéreos en la República Dominicana”, un esfuerzo del sector aéreo nacional,



INTRODUCCIÓN	MARCO LEGAL	ANÁLISIS DEL ENTORNO	ANÁLISIS FODA	GRUPOS DE INTERES
ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO	DEFINICIÓN CIAA	EJE ESTRATÉGICO CIAA	ANÁLISIS FODA CIAA	

basado principalmente en el análisis detallado y contextualizado de las medidas recomendadas por las autoridades sanitarias y las organizaciones nacionales e internacionales que regulan la aviación civil, que a la fecha, ya han dado como resultado una cifra de 816,813 pasajeros transportados en el mes de mayo del 2021, lo que se traduce en una recuperación del 69% del tráfico de pasajeros, con respecto al mes de mayo del año 2019.

Para alcanzar las nuevas metas que nos hemos trazado, es de vital importancia realizar una planificación estratégica que involucre a todas las áreas y niveles de la institución, y que nos permita trazar una ruta que rija la actuación y decisiones de todo el equipo de la Junta de Aviación Civil (JAC). Esta planificación también es muy necesaria para poder definir y plasmar una orientación que nos guíe a alcanzar una de nuestras principales metas, la mejora continua de nuestros servicios y procesos, de forma que garanticemos un servicio de calidad a nuestras partes interesadas, y continuemos evidenciamos lo que somos, una institución al servicio de la aviación civil.

En virtud de lo anterior y fruto del esfuerzo armónico de todos los colaboradores de la JAC, presentamos con amplias expectativas el Plan Estratégico 2020 - 2024, que constituye el mecanismo idóneo para apoyar la toma de decisiones de la institución en torno al quehacer actual, y al camino de excelencia que deseamos seguir recorriendo en estos próximos cuatro años.

Este plan establece una ruta que nos dirige hacia la recuperación segura, protegida y sostenible del sector de la aviación en el país, donde nos centramos, en seguimiento a las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), en aportar para un sistema de transporte aéreo más resiliente, respaldado por una comunicación clara y el reconocimiento del papel decisivo de la aviación como facilitador global.

Como Presidente de la Junta de Aviación Civil, reitero mi compromiso en dar continuidad al crecimiento y desarrollo de esta institución en todos sus aspectos, confiando plenamente en que este Plan Estratégico, formulado a partir de los principios de eficiencia, eficacia y sostenibilidad, nos permitirá, junto al recurso más valioso de toda organización, el capital humano, enfrentar este escenario de constantes cambios de manera exitosa y alcanzar satisfactoriamente las metas y objetivos planteados.

Dr. José Ernesto Marte Piantini
Presidente de la Junta de Aviación Civil



INTRODUCCIÓN	MARCO LEGAL	ANÁLISIS DEL ENTORNO	ANÁLISIS FODA	GRUPOS DE INTERES
ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO	DEFINICIÓN CIAA	EJE ESTRATÉGICO CIAA	ANÁLISIS FODA CIAA	



Funciones de la Junta de Aviación Civil

Según la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana, No.491-06 y la Ley No.67-13 que la modifica, la Junta de Aviación Civil es una dependencia del Poder Ejecutivo y tiene como responsabilidad principal establecer la política superior de la aviación civil, regular los aspectos económicos del transporte aéreo, ejercer las funciones que le son otorgadas por la presente ley y aplicar las normas y reglamentos en las áreas de su competencia.

Según Artículo 214 de la Ley No. 491-06, establece que la Junta de Aviación Civil tiene a su cargo las siguientes atribuciones:

- Definir las políticas y estrategias para el desarrollo del transporte aéreo en la República Dominicana.
- Proponer al Poder Ejecutivo la adopción de los reglamentos relacionados con los aspectos económicos del transporte aéreo.
- Dictar y modificar las resoluciones sobre asuntos de su competencia.
- Recomendar al Poder Ejecutivo la fijación de tasas y derechos conforme a los literales b), c), d) e i) del artículo 284 de la presente ley.
- Recomendar al Poder Ejecutivo la fijación de tasas y derechos aeronáuticos, conforme a la recomendación del IDAC, según los literales a); e), f); g) y h) del artículo 284 de la presente ley.
- Dictar y modificar los reglamentos de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación.
- Someter a la aprobación final del Poder Ejecutivo el otorgamiento de los certificados de autorización económica para las empresas nacionales y de los permisos de operación para transportistas aéreos extranjeros.
- Establecer los riesgos y montos mínimos que deben ser asegurados en forma obligatoria por los operadores de aeronaves, en conformidad con los convenios internacionales sobre la



materia ratificados por el Estado Dominicano.

- Conceder permisos especiales a favor de los operadores aéreos extranjeros que realicen operaciones comerciales internacionales no regulares o chárter.
- Aprobar las tarifas de transporte aerocomercial, de conformidad con lo estipulado en los acuerdos de transporte aéreo.
- Autorizar y regular la capacidad de tráfico y frecuencias asignadas al operador aéreo, conforme a los acuerdos de transporte aéreo suscritos y ratificados por el Estado Dominicano.
- Aprobar o rechazar los acuerdos tales como código compartido, sistema de reservas por computadora y cualquier otro similar que realicen las empresas aéreas nacionales entre sí y/o con empresas extranjeras.
- Estudiar, negociar y concluir los proyectos, convenios o acuerdos internacionales para el establecimiento de servicios de transporte aéreo internacional y velar por el cumplimiento de los suscritos por el Estado Dominicano.
- Participar en representación del Estado en conferencias y reuniones de organismos internacionales en que se traten aspectos sobre políticas de transporte aéreo.

Proponer al Poder Ejecutivo la integración o modificación del Comité Nacional de Facilitación (CNF).

- Conocer los recursos jerárquicos contra las decisiones del IDAC, interpuestos por ante este organismo de conformidad con el artículo 150 de la presente ley. (Modificado por la Ley No.67- 13 de fecha 25 de abril de 2013).

MARCO LEGAL

CONSTITUCIÓN

- La Constitución de la República Dominicana, promulgada el 26 de enero del año 2010, modificada el 14 de junio del 2015.

LEYES

- **Ley No.491-06** de Aviación Civil de la República Dominicana (modificada por la Ley No. 67- 13, de fecha 25 de abril del 2013), de fecha 22 de diciembre del 2006, que crea la Junta de Aviación Civil (JAC).
- **Ley No. 1-12** que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030. G. O. No. 10656 del 26 de enero de 2011.
- **Ley No.41-08**, de Función Pública, fecha 16 de



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA

enero de 2008, que crea la Secretaría de Estado de Administración Pública.

- **Ley No. 29-18** que modifica el artículo 119 de la Ley No. 491-06, sobre Aviación Civil de la República Dominicana. Deroga la Ley No. 380 del 1964, sobre Limitación del Tiempo de Vuelo y Fatiga de la Tripulación de Vuelo. G. O. No. 10915 del 3 de agosto de 2018.
- **Ley No.10-07**, de fecha 08 de enero de 2007, que instituye el Sistema Nacional de Control Interno y de la Contraloría General de la República, así como su reglamento de aplicación.
- **Ley No.200-04**, de fecha 28 de julio de 2004, de Libre Acceso a la Información Pública.
- **Ley No.340-06**, de fecha 18 de agosto de 2006, sobre Compras y Contratación de Bienes, Obras, Servicios y Concesiones;
- **Ley No.449-06**, de fecha 06 de diciembre de 2006, que modifica la Ley núm. 340-06, Sobre Compras y Contratación de Bienes, Servicios, Obras, y Concesiones.
- **Ley 107-13**, sobre Derecho de las Personas en su Relación con la Administración Pública.
- Ley General de las Sociedades Comerciales y Empresas Individuales de Responsabilidad Limitada, **No. 479-08** y sus modificaciones.
- **Ley No. 188-11** sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. del 22 de julio de 2011.

DECRETOS

- **Decreto No. 232-14** para la Expedición de las Licencias de Consignatarios de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares o Chárter y la Expedición del Certificado de Agente de Asistencia en Tierra.
- **Decreto No.134-14** Reglamento de Aplicación de la Ley No. 1-12 que establece la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030. G. O. No. 10656 del 26 de enero de 2011.
- **Decreto No. 130-05** que aprueba el Reglamento de la Ley General de Libre Acceso a la información Pública
- **Decreto No. 500-09** sobre el Reglamento del Comité Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
- **Decreto No. 746-08** que integra el Comité Nacional de Facilitación (CNF), constituido por el Art. 265 de la Ley de Aviación Civil, No. 491-06.
- **Decreto No.143-17**, de fecha 26 de abril del 2017, que establece un nuevo régimen para el funcionamiento de las Comisiones de Ética Pública (CEP).
- **Decreto No.149-98**, de fecha 29 de julio de 1998, que crea las Comisiones de Ética Pública.
- **Decreto No.543-12**, de fecha 06 de septiembre del 2012, sobre el Reglamento de Aplicación de la Ley sobre Compras y Contrataciones de Bienes, Servicios, Obras y Concesiones.
- **Decreto 36-21**, de fecha 1 de febrero de 2021 que crea el Programa de Cumplimiento Regulatorio de las Contrataciones Públicas.



REGLAMENTOS

- Reglamento Interno de Personal de la Junta de Aviación Civil.

NORMATIVA INTERNACIONAL

- Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional Varsovia, 12 de octubre 1929.
- Convenio de Chicago del 7 de diciembre de 1944, sobre Aviación Civil Internacional.
- Convenio relativo al reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves Ginebra, 19 de junio de 1948.
- Protocolo que modifica el Convenio de Varsovia de 1929 La Haya, 28 de septiembre de 1955.
- Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional Montreal, 28 de mayo del 1999.
- Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana DR-CAFTA.
- Acuerdo de Asociación Económica entre la Unión Europea y las naciones del CARIFORUM (EPA).
- Memorándum de entendimiento entre diez

países signatarios permite a las aerolíneas de un estado miembro de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), proporcionar servicios de carga entre otros dos estados signatarios sin restricciones de rutas y capacidad.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES



ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA

PERFIL DE PRODUCCIÓN INSTITUCIONAL :

Servicios que ofrece la Junta de Aviación Civil:

SERVICIO	DESCRIPCIÓN	RESULTADO ESPERADO
1. Expedición de Certificados de autorización Económica (CAE)	Es el certificado emitido por la Junta de Aviación Civil, previa autorización del Poder Ejecutivo, al comprobar que el interesado posee capacidad económica y financiera para realizar servicios de transporte aéreo.	Certificados de Autorización Económica (CAE) entregados
2. Expedición de Permiso de Operación (PO)	Es el permiso expedido por la Junta de Aviación Civil a operadores aéreos extranjeros que se encarguen de realizar operaciones de transporte aéreo comercial internacional desde o hacia cualquier punto de la Republica Dominicana, ya sea en base a vuelos regulares o no regulares.	Permisos de Operación (PO) entregado
3. Expedición de Licencia de Consignatario de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHARTER)	Es la autorización emitida por la Junta de Aviación Civil a una persona jurídica para que pueda brindar los servicios de asistencia administrativa en tierra y supervisión, asistencia al pasajero, asistencia de equipaje, asistencia de transporte terrestre y coordinación y supervisión de los servicios de plataforma.	Licencia de Consignatario de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHÁRTER) entregado



<p>4. Renovación del Certificado de Autorización Económica (CAE)</p>	<p>El Certificado de Autorización Económica se emite a los operadores aéreos nacionales por un tiempo determinado, luego de agotado ese tiempo el operador tiene derecho de solicitar la renovación de dicho certificado</p>	<p>Certificado de Autorización Económica (CAE) renovado y entregado.</p>
<p>5. Renovación del Permiso de Operación (PO)</p>	<p>Los Permisos de Operación son otorgados por un tiempo definido, luego que ese tiempo se agota, los operadores aéreos extranjeros tienen derecho a solicitar extender el tiempo de dicho permiso.</p>	<p>Permiso de Operación (PO) renovado y entregado</p>
<p>6. Renovación de la Licencia de Consignatario de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHARTER)</p>	<p>La Junta de Aviación Civil otorga la Licencia de Agente Consignatario por dos (2) años, pasado este tiempo el agente consignatario debe solicitar la extensión del tiempo de dicha licencia.</p>	<p>Licencia de Consignatario de Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHÁRTER) renovada y entregada.</p>
<p>7. Enmienda del Certificado de Autorización Económica (CAE) para inclusión de nuevas rutas.</p>	<p>Es el cambio al certificado de autorización económica solicitado por el operador aéreo nacional para poder operar nuevas rutas.</p>	<p>Certificados de Autorización Económica (CAE) para inclusión de nuevas rutas enmendado y entregado</p>
<p>8. Enmienda del Permiso de Operación (PO) para inclusión de nuevas rutas.</p>	<p>Es el cambio al permiso de operación solicitado por el operador aéreo extranjero para poder operar nuevas rutas.</p>	<p>Permiso de Operación (PO) para inclusión de nuevas rutas enmendado y entregado.</p>



9. Enmienda a la Licencia de Agente Consignatario Aeronaves de Operadores Aéreos Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHARTER).	Es el cambio a la Licencia de Agente Consignatario solicitado cuando este desea iniciar operaciones en un nuevo aeropuerto.	Licencia de Agente Consignatario Aeronaves de Operadores Aéreos, Extranjeros en Vuelos no Regulares (CHARTER) enmendada y entregada.
10. Permisos de vuelos no regulares o vuelos charters.	Es la Autorización otorgada a operadores aéreos que desean operar vuelos que no están sujetos a horarios ni itinerarios.	Permisos de Vuelos No Regulares o Vuelos Chárter entregado.
11. Permisos especiales, de conformidad al Artículo 233 de la Ley No.491-06 y sus modificaciones 67-13.	El permiso es otorgado a todo operador nacional o extranjero que cuente con un certificado de autorización económica o permiso de operación para servicios aéreos regulares.	Permisos Especiales entregado
12. Aprobación de Acuerdos de Cooperación Comercial (Código Compartido)	Es el contrato por el cual uno o más operadores aéreos, nacionales o extranjeros, comercializan uno o más vuelos que son operados por uno solo de ellos, utilizando sus códigos internacionales de individualización.	Acuerdos de Cooperación Comercial (Código Compartido) aprobado y entregado.
13. Informe de inspección de aeropuertos y Recomendaciones de mejora de facilitación del transporte aéreo.	Es el informe que genera la división de facilitación una vez concluida la inspección en los aeropuertos que contiene las respectivas conclusiones y recomendaciones.	Informes entregados con las recomendaciones de mejora de la facilitación del transporte aéreo.
14. Gestión de reclamos y denegaciones de embarque de los usuarios del transporte aéreo.	Es cuando se incumplen los servicios mínimos de que están consignados en el contrato entre el operador aéreo y el usuario. Es la negativa a transportar pasajeros en un vuelo pese haberse presentado al embarque.	Reclamos y denegaciones de embarque de los usuarios del transporte aéreo gestionados.



ESTRUCTURA ORGÁNICA

La Junta de Aviación Civil está estructurada de la siguiente manera:

Unidades de Máxima Dirección:

- Pleno de Miembros
- Presidente de la Junta de Aviación Civil
- Secretario de la Junta de Aviación Civil
- Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación Civil (CIAA)
- Comité Nacional de Facilitación

Unidades Operativas:

- Departamento de Transporte Aéreo
- División de Facilitación del Transporte Aéreo

Unidades Consultivas:

- Departamento Jurídico
- División de Planificación y Desarrollo
- División de Gestión de la Calidad
- División de Recursos Humanos
- División de Comunicaciones

Unidades de Apoyo:

- Departamento Administrativo
- Departamento Financiero
- División de Tecnología de la Información y Comunicación



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERÉS

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



MARCO ESTRATÉGICO JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL

MISIÓN

Establecer la política superior de la Aviación Civil, fomentar el desarrollo del transporte aéreo y regular sus aspectos económicos y jurídicos, brindando un servicio de calidad.

VISIÓN

Ser una institución reconocida por sus aportes al desarrollo sostenible del transporte aéreo; impulsando la reactivación del sector aerocomercial a través de la implementación de políticas acordes a las tendencias de los mercados, aplicando prácticas innovadoras y ambientales responsables.

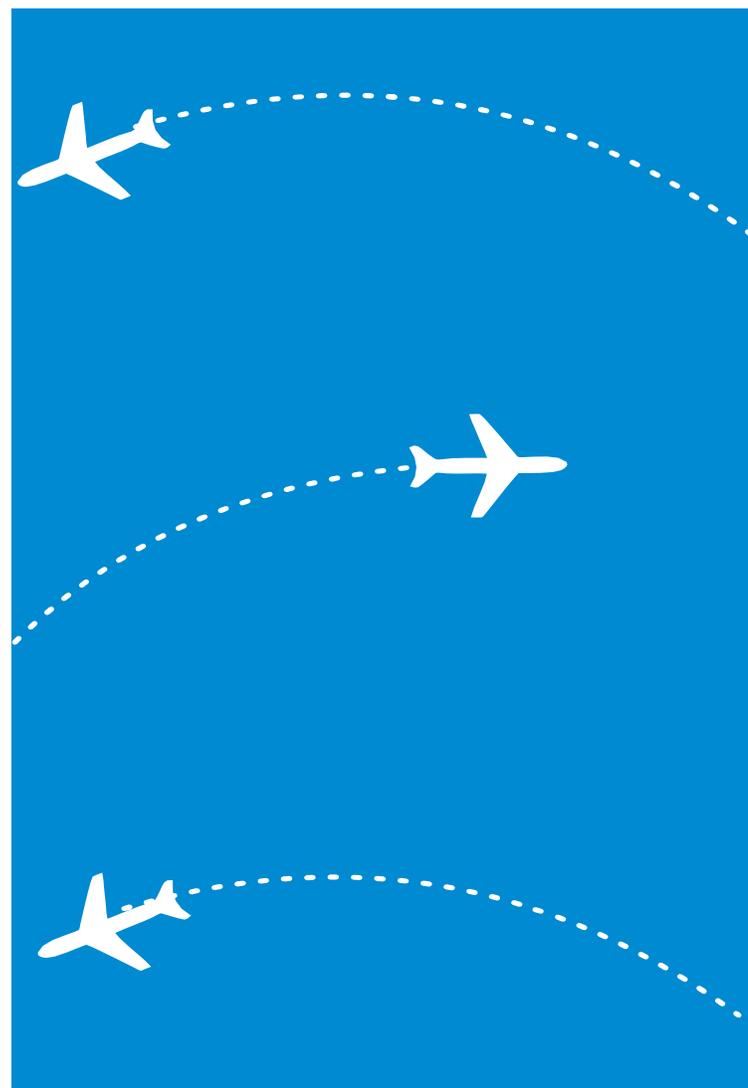
VALORES

- **Profesionalidad:** Ser competente, comprometido con la calidad de los resultados y entrega oportuna.
- **Transparencia:** Que la información sea asequible, clara, veraz y oportuna a nuestras partes interesadas.
- **Integridad:** Cumplir con las normativas aplicables y gestionar de manera eficiente los recursos.
- **Innovación:** Integrar la mejora continua para lograr la automatización y la modernización de nuestros servicios.
- **Compromiso social y ambiental:** Incorporar prácticas de desarrollo sostenible y responsable en nuestro entorno.



FACTORES CLAVES DE ÉXITO

1. Enfoque en los clientes y usuarios.
2. Excelencia Tecnológica.
3. Personal altamente calificado y especializado.
4. Identidad organizacional.
5. Orientado a resultados.
6. Sólidas relaciones con los grupos de interés.
7. Análisis continuo de nuestro entorno competitivo.
8. Cumplimiento de las normativas implementadas en la institución.



Política Integrada de Gestión:

La Junta de Aviación Civil, en su rol de establecer la política superior de la aviación civil, regular los aspectos económicos y jurídicos del transporte aéreo y la facilitación en la aviación civil; y la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación, en su rol de asumir la investigación de los accidentes e incidentes de aviación ocurridos en el territorio nacional; están comprometidas a:

- Satisfacer las necesidades de nuestros ciudadanos/clientes, sujeto al cumplimiento de los requisitos legales y reglamentarios vigentes.
- Impulsar el desarrollo ordenado y sostenible del transporte aéreo a través del fortalecimiento de la conectividad aerocomercial.
- Promover la aplicación de las normas, métodos y recomendaciones sobre facilitación incluidas en las reglamentaciones aplicables en beneficio del transporte aéreo.
- Aportar a la seguridad operacional de la aviación civil, determinando las causas probables de los accidentes graves y hacer recomendaciones para prevenir la ocurrencia de estos a través de la mejora continua de los procesos.
- Mejorar continuamente el Sistema de Gestión a

través de la innovación, revisión y actualización de nuestros procesos internos y el desarrollo del capital humano.

- Desarrollar prácticas sostenibles y responsables para proteger el medio ambiente y mitigar el impacto ambiental en nuestro entorno.
- Establecer e impulsar el cumplimiento de los diferentes controles y requisitos de gestión de antisoborno aplicables, procurando que estos sean comunicados y entendidos por todas las partes interesadas, así como las implicaciones de su incumplimiento
- Promover el planteamiento de inquietudes y denuncias de buena fe o sobre la base de una creencia razonable en confianza y sin temor de represalia.
- Determinar la autoridad e independencia pertinente para asegurar el cumplimiento de los requisitos de la gestión antisoborno.



METODOLOGIA PARA LA ELABORACION DEL PEI

La Planificación Estratégica Institucional (PEI) es una herramienta de gestión que permite apoyar la toma de decisiones de las organizaciones en torno al quehacer actual y al camino que deben recorrer en el futuro para adecuarse a los cambios y a las demandas que les impone el entorno y lograr la mayor eficiencia, eficacia, calidad en los bienes y servicios que se proveen.

En el ejercicio de la elaboración de este instrumento estratégico, se utilizaron metodologías de recolección de información y toma de decisiones, tales como el análisis “FODA” (Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas), en donde se identificaron los puntos mencionados, aplicados a la institución desde la perspectiva interna, así como la externa; se utilizó el método “PESTEL” (Político, Económico, Social, Tecnológico, Ecológico y Legal), a fin de determinar los acontecimientos externos que afectan directa o indirectamente la dinámica del ejercicio de las funciones y compromisos institucionales. También contamos con el acompañamiento de analistas

del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, para la elaboración del Cuadro de Mando Integral (CMI), a fin de alinear los ejes y objetivos estratégicos institucionales al plan de gobierno, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Plan Nacional Plurianual del Sector Público.

Se conformó el “Equipo Estratégico”, compuesto por un equipo técnico-profesional de alto perfil, que busca garantizar la ejecución efectiva y de calidad de cada uno de los ejes y objetivos planteados, persiguiendo el desarrollo institucional en beneficiando de nuestros ciudadanos clientes con servicios efectivos y confiables, por lo que este documento es fuente de garantía de progreso, que fomenta el trabajo en equipo y la institucionalidad.

El Equipo Estratégico recibió capacitación externa sobre la elaboración de la planificación estratégica institucional, sirviendo el Instituto Nacional de la Administración Pública (INAP) como fuente de conocimiento, ampliando la perspectiva y el alcance de los objetivos a cumplir planteados en este instrumento.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



ANÁLISIS DE ENTORNO

ASPECTO POLÍTICO

La República Dominicana es un país de régimen democrático, representativo con un sistema de partidos multipartidista. Está compuesto por tres poderes: Poder ejecutivo, poder judicial y poder legislativo.

En la cuanto poder ejecutivo lo ostenta el Partido Revolucionario Moderno (PRM), y nuevas autoridades legislativas. Al momento de la toma de posesión del partido de gobierno, las nuevas autoridades asumieron en medio de una pandemia que afectó toda la producción nacional e internacional.

La República Dominicana actualmente goza de estabilidad política, lo cual le permite ser receptor de inversión extranjera directa e indirecta, debido esto las agencias internacionales calificadoras de riesgo nos otorgan una calificación de BB- lo cual se considera como estable. Además, se traduce en aumento en el crecimiento del turismo que es nuestra principal fuente de ingresos.

Las actuales autoridades gubernamentales están empeñadas en combatir la corrupción administrativa que ha sido la causa de que

organismos internaciones no otorguen ayudas y donaciones para diferentes proyectos de desarrollo. El manejo de la política exterior de la República Dominicana le ha ganado un sitial preferencial en cuanto a las negociaciones multilaterales con los diferentes países de la región, el continente y el mundo. En el año 2018 el país estableció formalmente relaciones diplomáticas con el gobierno de la República Popular China lo que le permitió incrementar las negociaciones comerciales con este país.

ASPECTO ECONÓMICO

El estado dominicano reconoce que el sector turístico es el principal generador de divisas y uno de los que más aporta a su economía, un aporte aproximado de ingresos directos e indirectos, al año 2018, de trece mil, quinientos millones de dólares (RD\$13,500,000.00) representando un estimado el 13.5% del PIB. Estas cifras se han visto seriamente afectadas por la disminución drástica del turismo a nivel mundial producto de la pandemia COVID-19.

Expertos internacionales esperan que para finales del año 2021 podamos volver a la normalidad, para esto el país sigue preparándose para que el turismo vuelva a las mismas condiciones que sostuvo en 2019. Para esto la Junta de Aviación Civil ha seguido promoviendo la firma de acuerdos internacionales, otorgando rutas a líneas aéreas,



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



emitiendo permisos de operaciones, siendo agente facilitador para líneas aéreas nacionales e internacionales que contribuyan al dinamismo del sector aeronáutico. Gracias a estas gestiones, los expertos económicos de la JAC esperan que para marzo del año 2022 se haya alcanzado el 100% de recuperación con respecto al año 2019, no olvidando que el transporte aéreo contribuye con un 95% del movimiento total de visitantes a la República Dominicana.

Ante todo esto, el gobierno dominicano continúa con la iniciativa de desarrollar la región sur, abriendo las puertas a nuevas inversiones en el sector hotelero y la construcción de un aeropuerto que será el medio para que los visitantes puedan acceder con mayor facilidad.

Entrada y salida de pasajeros año 2020

Durante el mes de diciembre 2020 fueron transportados 604,112 pasajeros (394,095 en vuelos entrantes y 210,017 en salientes). En contraste con diciembre del 2019, mostró una disminución a un ritmo de -643,082 pasajeros y -52% en términos relativos.

Diciembre es el sexto mes consecutivo que refleja desaceleración en su decrecimiento (+8 puntos porcentuales) respecto a la disminución del mes anterior (noviembre redujo un -60%).

En comparación con el mes de noviembre 2020, se movilizaron 204,569 pasajeros adicionales, equivalente a un 51% de crecimiento.

Diciembre, tradicionalmente es el cuarto mes de mayor movimiento de pasajeros en la República Dominicana, promediando un 1.24 millones de pasajeros en el período 2016-2019

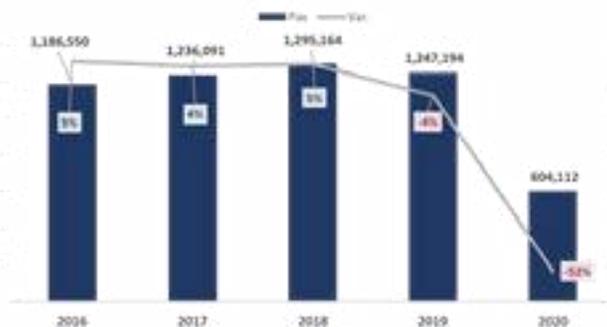
En el 2020, fue igualmente el cuarto mes más activo, y a su vez, fue el más activo luego de la reapertura de las fronteras, producto de la Pandemia Covid-19.



Month Meses	Jan - Dic 2020			Jan - Dic 2019			Var.	
	In/Entrada	Out/Salida	Total	In/Entrada	Out/Salida	Total	Abs.	Rel.
Jan	640,629	705,061	1,345,690	679,860	744,939	1,424,799	-79,109	-6%
Feb	605,603	624,672	1,230,275	641,409	649,083	1,290,492	-60,217	-5%
Mar	302,550	420,543	753,093	719,550	756,181	1,475,731	-722,638	-49%
Apr	1,367	7,257	8,624	638,624	665,625	1,304,249	-1,295,625	-99%
May	1,369	11,403	12,772	578,374	607,468	1,185,842	-1,173,070	-99%
Jun	2,003	12,514	14,517	638,692	616,412	1,255,104	-1,240,587	-99%
Jul	152,221	95,771	247,998	664,671	647,152	1,311,823	-1,063,825	-81%
Aug	127,552	142,292	269,844	581,651	634,339	1,215,990	-946,146	-78%
Sep	123,695	140,525	264,220	392,027	447,477	839,504	-575,284	-69%
Oct	164,591	162,057	326,648	426,219	433,068	869,287	-542,639	-62%
Nov	212,336	187,207	399,543	523,616	486,275	1,009,891	-610,348	-60%

Tabla 1- Rep. Dom. Pasajeros transportados en entrada y salida, ene. 2019 – dic. 2020.

Gráfico 1- Rep. Dom. Pasajeros transportados y variación relativa, dic. 2016-2020.



Tráfico de pasajeros diciembre 2016-2020

ASPECTO SOCIAL

Debido la pandemia generada por la COVID-19, la aviación civil ha visto afectada las operaciones aéreas, por lo que, las instituciones que inciden con la aviación civil nacional e internacional han tomado medidas para contrarrestar los efectos de esta pandemia; en este sentido, se han implementado protocolos para la reactivación de los servicios aéreos, a los fines de mitigar el impacto producido por la COVID-19.



Muchos Estados han restringido las entradas y salidas de sus fronteras como mecanismo de contención de esta enfermedad, por lo que, la República Dominicana ha tomado medidas para facilitar e incentivar el traslado de pasajeros desde y hacia el país, dentro de ella podemos citar: seguros de salud para turistas costeados por el Estado, pruebas aleatorias, toma de temperatura, disponibilidad de habitaciones en los hoteles para los turistas que resulten positivo al test, aceptación de prueba negativa a ciertos países donde se encuentran las variantes del virus y presentación de tarjeta de vacunación con las dosis aplicadas.

para la economía y la generación de empleos directos e indirectos y la aprobación de vuelos chárteres y nuevas rutas aéreas. Actualmente República Dominicana recibe un flujo importante de nacionales de haitianos y venezolanos que no cuentan con estatutos migratorios regular. La tendencia a 2021 es al aumento.

La desigualdad de género es un pilar de transformación en los entornos sociales y las relaciones interpersonales de los países latinoamericanos. Mediante la implementación de herramientas de multilateralismo se han creado estrategias para tratar los tres enfoques de mayor preocupación global que son: el cambio climático, equidad de género y la situación y realidad social post-covid, a los fines de mitigarlos y lograr un impacto de confianza y adaptación del entorno social, la cooperación internacional y el fomento de diálogos global.

A través de la OACI se fomenta la inclusión de la liberalización y el multilateralismo como claves para el crecimiento sostenible de la aviación, potenciando los efectos de la conectividad del transporte aéreo y la facilitación de los servicios de forma más inclusiva mejorando la brecha.

La pobre monetaria aumentó en el 2020 por efecto de la crisis COVID-19 en la República Dominicana, estudios demuestran que las mujeres han sido especialmente afectadas. La tasa de pobreza monetaria general pasó



Las migraciones se vieron severamente afectadas debido a que los países cerraron sus fronteras para evitar la propagación masiva de contagio de la COVID-19. En este sentido, solo se permitieron vuelos de ayuda humanitaria, repatriación y vuelos de carga de alimentos, medicina y kits médicos para protección.

La aviación civil ha sido uno de los renglones más afectados, a tal punto de considerar esta crisis peor que la ocurrida el 11 de septiembre 2001. Los controles para la entrada y salida fueron totalmente reformados.

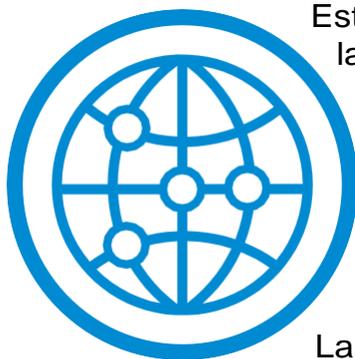
Nuestro país cuenta con una política de Cielos Abiertos en donde el turismo es uno de los principales puntos



de 21.0% en 2019 a 23.4% en 2020. Esto implica en términos absolutos, que 268,515 dominicanos/as, cayeron en la pobreza general.

Cabe señalar que la investigación específica que en el 2020 el 24.6% de las mujeres vivían con ingresos por debajo de la línea de pobreza general frente al 22% de los hombres. Las mujeres perdieron el 7.5% de sus empleos y los hombres el 4.9%.

ASPECTO TECNOLÓGICO



Las recomendaciones hechas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que insta a los Estados miembros a dar un mayor uso de las herramientas tecnológicas con miras de eficientizar el transporte aéreo invitan a la República Dominicana a incrementar el uso de la tecnología para brindar una experiencia más segura a los pasajeros.

La República Dominicana está sumergida en la utilización de la Big Data en el transporte aéreo para predecir y pronosticar el comportamiento del consumidor con miras de eficientizar el servicio.

El uso de la biometría para el control de trámites migratorios y eliminación del uso de papel como

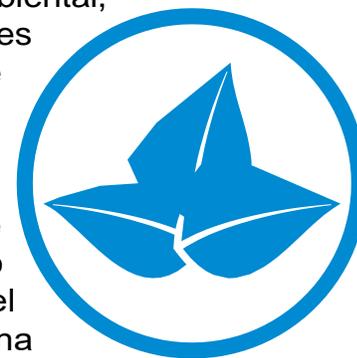
nueva oportunidad para el desarrollo de la aviación verde.

En el ámbito local, la tecnología como herramienta del transporte aéreo busca en la actualidad la implementación del uso del ticket electrónico de entrada y salida, el pasaporte electrónico y el uso de la firma digital, así como también la asignación de Slots.

Finalmente, con la nueva normalidad que impone la pandemia del COVID-19, el transporte aéreo está cambiando, y la necesidad de tener una excelencia en su manejo incrementa la utilización de herramientas tecnológica que faciliten enormemente el tránsito aéreo.

ASPECTO ECOLÓGICO

La República Dominicana tiene una marcada tendencia en mejorar su aspecto medioambiental, mediante compromisos internacionales como el “Acuerdo de Paris”, que tiene como objetivo combatir el cambio climático, así como acuerdos con la iniciativa “CORSIA”, que busca compensar y reducir las emisiones de carbono en la aviación. Se ha iniciado la estrategia denominada “Pacto por el agua, 2021-2036” que pretende ser una única política respecto al manejo de este



líquido. Se evidencia una creciente tendencia en los legisladores de aportar proyectos de ley que apoyen la iniciativa mundial de lograr un entorno medioambientalmente sostenible. Así también el turismo ha ido evolucionando en cuanto a la ejecución de iniciativas que motiven el turismo medio ambiental, creando una plataforma atractiva que motive a sus usuarios a viajar a territorio dominicano y aprovechar estos beneficios, al mismo tiempo que contribuyen en motivar espacios recreativos y vacacionales medioambientalmente sostenible.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) incluye en sus metas estrategias el desarrollo medioambiental sostenible, así también la Junta de Aviación Civil fortalece su objetivo estratégico medioambiental incluyendo en sus metas al 2024 la implementación de procesos que contribuyan al Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Estrategia Nacional de Desarrollo (END), así como el Plan Nacional Plurianual del Sector Público (PNPSP).

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) incluye en sus metas estrategias el desarrollo medioambiental sostenible, por lo que la Junta de Aviación Civil fortalece su objetivo estratégico medioambiental. Así también la JAC se ha comprometido con la iniciativa “Pacto Verde” que consiste en un acuerdo

interinstitucional donde las partes asumen compromisos medioambientales para gestionar adecuadamente los residuos sólidos y promover practicas sostenibles.

ASPECTO LEGAL

Contamos con un marco legal, que requiere se actualizado. En la Ley 491-06 sobre aviación Civil fue promulgada en el año 2016, anterior a las actualizaciones a nivel nacional e internacional del marco normativo. Es necesario consolidar las distintas resoluciones y decretos que han normado la misión institucional como la Ley No.67-13, Ley No.29-18, Decreto No.232-14, Decreto No.746-08 y Decreto No.500-09.

Se requieren cubrir en una ley para desarrollar derechos y deberes de las Líneas Aéreas, nacionales y extranjeras, Consignatarias y Pasajeros. Así como delimitar y aclarar los requerimientos mínimos para una empresa aérea pueda ser considerada o categorizada como línea aérea nacional. Establecer los requisitos legales con respecto a la política del medio ambiente y desarrollo sostenible de la aviación civil comercial.



Identificación del FODA:

FORTALEZAS

- **F1:** Desarrollo de política aerocomercial mediante la suscripción de acuerdos de servicios aéreos.
- **F2:** Cumplimiento de los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en temas de Facilitación.
- **F3:** Modelo de gestión nacional e internacional, en base a ISO 9001:2015, y modelo iberoamericano de excelencia en la gestión.
- **F4:** Cumplimiento de las certificaciones de las normativas Nortic del estado dominicano, que aseguran la implementación y gestión de buenas prácticas en TICs.
- **F5:** Cumplimiento continuo con los controles internos y los indicadores asociados a través de los sistemas de monitoreo gubernamentales.
- **F6:** Personal técnico especializado, apegado a los valores institucionales y bien valorado por los usuarios.
- **F7:** Buena comunicación con los grupos de interés a través de diferentes canales.
- **F8:** Fomentar las Facilidades para la inversión extranjera en el transporte aéreo.

OPORTUNIDADES

- **O1:** Posicionamiento como destino turístico a nivel mundial.
- **O2:** Estabilidad política y económica.
- **O3:** Inversión de mejoras en sistema de gestión y energías renovables en el sector aeronáutico.
- **O4:** Buena infraestructura aeroportuaria.
- **O5:** Posición geográfica ventajosa.
- **O6:** Interés manifiesto de las aerolíneas en el mercado dominicano.
- **O7:** Plan de desarrollo de Hub logístico de República Dominicana.
- **O8:** Plan de reforma y modernización de la administración pública.
- **O9:** Promoción de la cultura de gestión de riesgo, transparencia, antisoborno y la calidad en el sector público.
- **O10:** Optimización de criterios para planificar y ejecutar el presupuesto.
- **O11:** Promoción de la firma del Programa Nacional de Facilitación.
- **O12:** Emisión Decreto 36-21 sobre el Programa de Cumplimiento Regulatorio en las Contrataciones Públicas, que promueve asumir los estándares internacionales ISO de gestión de cumplimiento y antisoborno.



D EBILIDADES

- **D1:** Limitaciones de espacio físico.
- **D2:** Problemas de cumplimiento de la política de comunicación interna.
- **D3:** Los servicios y procesos operativos de la organización no están automatizados.
- **D4:** Las iniciativas adoptadas para disminuir nuestro impacto ambiental no han sido persistentes en el tiempo.
- **D5:** Limitaciones economías por asignación presupuestarias.
- **D6:** Incumplimiento de los planes de capacitación del personal técnico.
- **D7:** Falta de automatización para procesar la información estadística.
- **D8:** Falta de herramienta de recolección de información estadística internacional.
- **D9:** Limitada promoción institucional en la sociedad.

A MENAZAS

- **A1:** Cambios en la administración pública.
- **A2:** Crisis en los destinos que generan tráfico hacia República Dominicana.
- **A3:** Excesivas regulaciones a nivel impositivo que afecta el costo al consumidor final (boletos aéreos).
- **A4:** Ocurrencias de fenómenos naturales.
- **A5:** Falta de coordinación de la promoción turística con el transporte aéreo entre las entidades del sector.
- **A6:** Terrorismo, narcotráfico y otros delitos que afectan a la aviación comercial.
- **A7:** Apertura de otros destinos turísticos en la región del caribe.
- **A8:** Epidemia y pandemia.
- **A9:** Posible propuestas tendentes a actos de sobornos.



Análisis del FODA:

Eje 1: Objetivo Estratégico 1:

Objetivo Especifico 1

Incrementar la oportunidad de conectividad del país con otros territorios.

Estrategia Derivada 1:

-Fortalecimiento de las relaciones aerocomerciales de la República Dominicana:

- F: F1, F2, F5, F6, F7, F8.
- O: O1, O2, O4, O6, O7, O10.
- D: D1, D3, D5, D77, D8.
- A: A1, A2, A3, A4, A6, A7, A8.

Objetivo Especifico 2:

Promover un marco de negocio más competitivo para la aviación civil en el país.

Estrategia Derivada 2:

-Proponer medidas para el desarrollo del transporte aéreo nacional y regional e impulsar medidas para la mitigación, en caso de situaciones que afecten negativamente el transporte aéreo en R.D.

- F: F1, F2, F5, F6, F7, F8.
- O: O1: O2, O4, O5, O6, O7, O8, O9, O10.
- D: D5.
- A: A1, A2, A3, A7, A8.

Eje 1: Objetivo Estratégico 1:

Objetivo Especifico 2:

Promover un marco de negocio más competitivo para la aviación civil en el país.

Estrategia Derivada 3:

-Contar con un Plan Estratégico Sectorial acorde a la Ley No. 491-06, sobre la aviación civil y la Ley No.1-12 sobre las END.

- F: F1, F, F7, F8.
- O: O1, O2, O4, O7.
- D: D5, D6.
- A: A2, A3, A6, A8.

Objetivo Especifico 3:

Disponer de un marco regulatorio actualizado, acorde a los objetivos de la organización.

Estrategia Derivada 4:

-Revisar y actualizar el marco regulatorio y legal en lo relativo a la competencia de la Junta de Aviación Civil.

- F: F1.
- O: O1,O6.
- D: N/A.
- A: A1, A3.



Análisis del FODA:

Eje 1: Objetivo Estratégico 1:

Objetivo Específico 4:

Mantener las relaciones con nuestros grupos de interés.

Estrategia Derivada 5:

-Mantener el nivel de percepción favorable de nuestros clientes con relación a los servicios ofrecidos.

F: F3, F4, F5, F6.
 O: N/A.
 D: N/A.
 A: A1.

Estrategia Derivada 6:

-Mantener un alto nivel de cumplimiento en los servicios ofrecidos a nuestros clientes y partes interesadas.

F: F3,F4, F5,F6.
 O: N/A.
 D: N/A.
 A: A1.

Eje 1: Objetivo Estratégico 1:

Objetivo Específico 5:

Fortalecer el sistema de información estadística referente a la aviación civil.

Estrategia Derivada 7:

-Disponer de un sistema estadístico más dinámico, completo, versátil y con mayor cobertura.

F: F4, F6.
 O: N/A.
 D: N/A.
 A: A1.

Eje 1: Objetivo Estratégico 2:

Objetivo Específico 6:

Supervisar que el área de Facilitación trabaje apegada a las normativas establecidas.

Estrategia Derivada 8:

-Dar seguimiento a las recomendaciones emanadas del Comité Nacional de Facilitación y su respectivo cronograma de reuniones

F: F2, F3, F6, F7.
 O: O4, O6, O7, O9, 011.
 D: D1, D3, D5, D6.
 A: A1, A2, A3, A4, A6, A7, A8.



Análisis del FODA:

Eje 1: Objetivo Estratégico 2:

Objetivo Específico 7:

Gestionar la aplicación de las normas y métodos recomendados (SARPS) del anexo 9 de la OACI y las decisiones emanadas por la CLAC.

Estrategia Derivada 9:

-Dar seguimiento a los resultados de las inspecciones y de los Comités FAL Aeropuerto.

F: F2, F3, F6, F7.
 O: O4, O6, O7, O9, O11.
 D: D1, D3, D5, D6.
 A: A1, A2, A3, A4, A6, A7, A8.

Objetivo Específico 8:

Desarrollar propuestas con criterios de accesibilidad universal para el beneficio de todos los usuarios de los aeropuertos.

Estrategia Derivada 10:

-Socializar los criterios de accesibilidad universal a las instituciones que intervienen en los procesos de facilitación.

F: F2, F3, F4, F6, F7.
 O: O1, O2, O4, O5, O7, O9, O10, O11.
 D: D1, D3, D5.
 A: A1, A2, A3, A4, A6, A7, A8.

Eje 1: Objetivo Estratégico 2:

Objetivo Específico 9:

Estrategia Derivada 11:

-Remitir las actas de las reuniones de los Comités FAL de Aeropuertos al Comité Nacional de Facilitación.

F: F2, F6, F7.
 O: O1, O4, O5, O6, O7, O9, O10, O11.
 D: D5.
 A: A1, A6, A8.

Objetivo Específico 10:

Recoger y analizar la percepción de los aeropuertos respecto a los servicios brindados de la JAC/facilitación.

Estrategia Derivada 12:

-Dar seguimiento a la realización de la realización de las encuestas y los resultados arrojados por las mismas.

F: F2, F4, F6, F7.
 O: O4, O11.
 D: D5.
 A: A1, A9.



Análisis del FODA:

Eje 2: Objetivo Estratégico:

Objetivo Específico 11:

Fortalecer la planificación estratégica y el Sistema de gestión de Calidad de la institución.

Estrategia Derivada 13:

-Conducir y coordinar el proceso de formulación, gestión, seguimiento y evaluación de la planificación estratégica y operativa.

F: F3, F4, F5, F6, F7. O: O9, O10, O11.
D: D1, D2, D5, D6. A: A1, A2.

Estrategia Derivada 14:

Lograr la certificación ISO 37001 sobre sistemas de gestión antisoborno.

F: F3, F6, F7
O: O12
D: D5, D6
A: A9

Estrategia Derivada 15:

-Promover una cultura de control interno y transparencia en la institución.

F: F3, F4, F5, F6, F7.
O: O9, O10, O11.
D: D2, D5, D6.
A: A1.

Eje 2: Objetivo Estratégico:

Objetivo Específico 12:

Desarrollar una cultura organizacional con colaboradores altamente motivados y capacitados, garantizando la identificación del personal con esta.

Estrategia Derivada 16:

-Promover un sistema de cultura organizacional efectivo y eficiente, orientado a garantizar la motivación del personal.

F: F3, F4, F5, F6.
O: O9.
D: D1, D2, D3, D5, D6.
A: A1, A4.

Objetivo Especifico 13:

Modernizar la institución a nivel de espacio físico, tecnológico y de comunicación.

Estrategia Derivada 17:

Lograr un elevado nivel de desarrollo en infraestructura física, tecnología y comunicación acorde con los objetivos de la organización.

F: F3, F4, F5, F6, F7.
O: O2, O9.
D: D1, D2, D3, D5, D6, D7, D8, D10.
A: A1, A2, A3, A4, A6.



Análisis FODA:

Eje 3: Objetivo Estratégico:

Objetivo Específico 14:

Implementar la política de Gestión Ambiental de la JAC.

Estrategia Derivada 18:

Actualizar la política de Gestión Ambiental, crear y ejecutar un plan de acción.

F: F3, F4, F5, F7.

O: O9.

D: D1, D2, D3, D4, D5, D6.

A: A1, A2, A4, A6.

Acciones para aprovechar las Oportunidades y Fortalezas:

1. Establecer estrategia de comunicación, campaña a nivel interno, para dar a conocer el rol de la Junta de Aviación Civil, en el sector de la Aviación.
2. Concientizar a la sociedad sobre el quehacer institucional.
3. Actualizar el marco regulatorio de la JAC (Ley 491-06).
4. Dar seguimiento a la propuesta de realización del Plan Estratégico Sectorial.
5. Promover facilidades de asignaciones de rutas y paralización de cuentas por cobrar.
6. Realizar análisis estadísticos e identificar nuevos mercados para realizar acuerdos de cooperación aérea.
7. Solicitar un sistema estadístico que proporcione cifras de otros países (OAG e IATA).
8. Concientizar a los miembros de la JAC, enfatizando el cumplimiento de suministro de información estadística requerida por la OACI.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



Acciones para aprovechar las Oportunidades y

9. Promover las capacitaciones referentes a la accesibilidad y diseño universal en las instituciones que forman parte del sector.
10. Incrementar la promoción institucional en la sociedad.
11. Crear un sistema tecnológico para la gestión seguimiento y evaluación de la planificación estratégica.
12. Coordinación interinstitucional, a los fines de solicitar inducción al plan de reforma y modernización de la administración pública, para conocer de éste y los beneficios que apliquen a la JAC.
13. Mantener la gestión de puertas abiertas, fomentar las actividades de control interno a través del comité de socialización y mantener el nivel de transparencia en la gestión institucional.
14. Promover el cumplimiento de los controles de seguridad señalados en la ITicge, para fomentar las buenas prácticas en tecnologías.
15. Revisión y análisis de riesgos de procesos estratégicos de forma periódica.

Identificación de Riesgos en los Objetivos

Eje 1. Objetivo Estratégico 1:

Estrategia Derivada 1:

Fortalecimiento de las relaciones aerocomerciales de la República Dominicana.

Origen: Externo.
Tipo: Estratégico

Riesgos: (Eventos Identificados).

Falta de Apoyo del Sector Aeronáutico.

Probabilidad: Baja.

Impacto: menores.

Nivel de Riesgo: Moderado.

Control:

“Mantener la comunicación entre las partes interesadas, para influir en las decisiones de las reuniones del Pleno de la JAC.”



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



Identificación de Riesgos en los Objetivos

Eje 1. Objetivo Estratégico 1:

Estrategia Derivada 2:

Proponer medidas para el desarrollo del transporte aéreo nacional y regional e impulsar medidas para la mitigación, en caso de situaciones que afecten negativamente el transporte aéreo en R.D.

Origen: Interno.

Tipo: Estratégico.

Riesgos: (Eventos Identificados):

- Falta de Apoyo del Sector Aeronáutico.
- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Moderada.

Impacto: mayores.

Nivel de Riesgo: Alto.

Control:

“Mantener la comunicación entre las partes interesadas.”

Eje 1. Objetivo Estratégico 1:

Estrategia Derivada 3:

Contar con un Plan Estratégico Sectorial acorde con la Ley No.491-06, sobre aviación Civil y la Ley No.1-12, sobre la Estrategia Nacional de Desarrollo.

Origen: Externo.

Tipo: Estratégico.

Riesgos: (Eventos Identificados):

- Falta de Apoyo del Sector Aeronáutico.
- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy Alta.

Impacto: Catastrófico.

Nivel de Riesgo: Extremo.

Control:

“Se asume el riesgo.”



Identificación de Riesgos en los Objetivos

Eje 1. Objetivo Estratégico 1:

Estrategia Derivada 4:

Revisar y actualizar el marco regulatorio y legal en lo relativo a la competencia de la junta de aviación civil

Origen: Interno.

Tipo: Legal. Riesgos: (Eventos Identificados):

- Falta de Apoyo del Sector Aeronáutico.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.

Probabilidad: Muy Alta.

Impacto: Mayores.

Nivel de Riesgo: Extremo.

Controles:

- “-Se asume el riesgo.
- Realizar una propuesta regulatoria considerando los procedimientos administrativos (consulta grupos de interés, mesas técnicas de trabajo, etc)“.

Eje 1. Objetivo Estratégico 1:

Estrategia Derivada 5:

Mantener un alto nivel de cumplimiento en los servicios ofrecidos a nuestros clientes y partes interesadas.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy baja.

Impacto: Menores.

Nivel de Riesgo: Bajo.

Control: Establecer programas de capacitación continua al personal y mantener el cumplimiento de los procesos institucionales.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA

Identificación de Riesgos en los Objetivos Estratégicos

Eje 1. Objetivo Estratégico 1:

Estrategia Derivada 6:

Disponer de un sistema estadístico más dinámico, completo, versátil y con mayor cobertura.

Origen: Interno.

Tipo: Recursos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Alta.

Impacto: Mayores.

Nivel de Riesgo: Extremo.

Controles:

- “-Establecer y/o diseñar el contenido de los informes estadísticos, a partir de la herramienta Power BI.
- Realizar capacitaciones para la interacción con la herramienta de generación de reportes“.

Eje 1. Objetivo Estratégico 2:

Estrategia Derivada 7:

Dar seguimiento a las recomendaciones emanadas del Comité Nacional de Facilitación y su respectivo cronograma de reuniones.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy baja.

Impacto: Catastrófico.

Nivel de Riesgo: Moderado.

Control:

- “Mantener el plan de capacitación interna continua, cada 6 meses, en coordinación con Recursos Humanos“.



Identificación de Riesgos en los Objetivos Estratégicos

Eje 1. Objetivo Estratégico 2:

Estrategia Derivada 8:

Dar seguimiento los resultados de las inspecciones y de los Comités FAL Aeropuertos.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy baja.

Impacto: Catastrófico.

Nivel de Riesgo: Moderado.

Control:

“Mantener el plan de capacitación interna continua, cada 6 meses, en coordinación con Recursos Humanos”.

Eje 1. Objetivo Estratégico 2:

Estrategia Derivada 9:

Socializar los criterios de accesibilidad universal a las instituciones que intervienen en los procesos de facilitación.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- Falta de Apoyo del Sector Aeronáutico.
- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy baja.

Impacto: Catastrófico.

Nivel de Riesgo: Moderado.

Control:

“Mantener el plan de capacitación anual, sobre fundamentos de accesibilidad en el transporte aéreo, dirigido a todo el sector de la aviación, incluyendo instituciones públicas y privadas”.



Identificación de Riesgos en los Objetivos Estratégicos

Eje 1. Objetivo Estratégico 2:

Estrategia Derivada 9:

Socializar los criterios de accesibilidad universal a las instituciones que intervienen en los procesos de facilitación.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- Falta de Apoyo del Sector Aeronáutico.
- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy baja.

Impacto: Catastrófico.

Nivel de Riesgo: Moderado.

Control:

“Mantener el plan de capacitación anual, sobre fundamentos de accesibilidad en el transporte aéreo, dirigido a todo el sector de la aviación incluyendo a instituciones públicas y privadas.

Eje 1. Objetivo Estratégico 2:

Estrategia Derivada 10:

Remitir las Actas de las reuniones de los Comités FAL de Aeropuertos al Comité Nacional de Facilitación.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy baja.

Impacto: Menores.

Nivel de Riesgo: Bajo.

Control:

“Mantener el plan de capacitación interna continua, cada 6 meses, en coordinación con Recursos Humanos”.



Identificación de Riesgos en los Objetivos Estratégicos

Eje 1. Objetivo Estratégico 2:

Estrategia Derivada 11:

Dar seguimiento a la realización de las encuestas y los resultados arrojados por las mismas.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos.

Riesgos: (Eventos Identificados):

-No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Muy baja.

Impacto: Menores.

Nivel de Riesgo: Bajo.

Control:

“Mantener el plan de capacitación interna continua, cada 6 meses, en coordinación con Recursos Humanos”.

Eje 2. Objetivo Estratégico:

Estrategia Derivada 12:

Conducir y coordinar el proceso de formulación, gestión, seguimiento y evaluación de la planificación estratégica y operativa.

Origen: Interno.

Tipo: Estratégico.

Riesgos: (Eventos Identificados):

-No contar con los recursos financieros necesarios.

-No contar con el apoyo de la Gerencia.

-No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Baja.

Impacto: Mayores.

Nivel de Riesgo: Moderado.

Control:

“Cumplir con las Leyes que son apoyo para fiscalizar la Planificación Estratégica y mantener el seguimiento”.



Identificación de Riesgos en los Objetivos Estratégicos

Eje 2. Objetivo Estratégico:

Estrategia Derivada 13:

Promover una cultura de control interno y transparencia en la institución.

y

Estrategia Derivada 14:

Promover una cultura organizacional orientada a la calidad y a la mejora continua.

Origen: Interno.

Tipo: Procesos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.

Probabilidad: Moderada.

Impacto: Mayores.

Nivel de Riesgo: Alto.

Control: Cumplimiento de los estándares del sistema de Gestión de la Calidad.

Eje 2. Objetivo Estratégico:

Estrategia Derivada 15:

Promover un sistema de cultura organizacional efectivo y eficiente, orientado a garantizar la motivación del personal.

Origen: Interno.

Tipo: Recursos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.

Probabilidad: Moderada.

Impacto: Mayores.

Nivel de Riesgo: Alto.

Control:

“Desarrollar actividades de motivación y promoción de la cultura organizacional, ver política interna de Recursos Humanos”.



Identificación de Riesgos en los Objetivos Estratégicos

Eje 2. Objetivo Estratégico:

Estrategia Derivada 16:

Lograr un elevado nivel de desarrollo en infraestructura física, tecnológica y comunicación acorde con los objetivos de la organización.

Origen: Interno.

Tipo: Tecnológico.

Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.
- No contar con personal con las competencias necesarias.

Probabilidad: Moderada.

Impacto: Mayores.

Nivel de Riesgo: Alto.

Controles:

“-Realizar una coordinación para establecer un personal externo para el desarrollo de aplicaciones.

-Apoyar el traslado de la institución a un nuevo inmobiliario que cumpla con las características a nivel de espacio, para albergar a todo el personal”.

Eje 3. Objetivo Estratégico:

Estrategia Derivada 17:

Actualizar la política de Gestión ambiental, crear y ejecutar un plan de acción.

Origen: Interno.

Tipo: Recursos. Riesgos: (Eventos Identificados):

- No contar con los recursos financieros necesarios.
- No contar con el apoyo de la Gerencia.

Probabilidad: Baja.

Impacto: Mayores.

Nivel de Riesgo: Moderado.

Control:

“Desarrollar actividades de motivación y promoción de la cultura organizacional, ver política interna de Recursos Humanos”.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



GRUPOS DE INTERÉS:

Los grupos de interés son aquellos sectores, instituciones o personas que tienen el derecho jurídicamente protegido de esperar que la organización satisfaga parcial o totalmente sus necesidades y/o expectativas válidas. Los grupos de interés identificados son los siguientes:

Gobierno

Tiene como expectativa que la Junta de Aviación Civil promueva la política superior de la Aviación Civil, fomentando el desarrollo del transporte aéreo y regular sus aspectos económicos y jurídicos.

Tiene como necesidad que la Junta de Aviación Civil demuestre eficiencia y transparencia en la gestión y cumplimiento de sus compromisos, de acuerdo con las normativas emanadas por los entes correspondientes y en igual medida cumpla con las metas del Plan Nacional Plurianual de Sector Público (PNPSP). Así como cumplir con las normativas de Estado aplicables.

Los ciudadanos clientes

Tienen como expectativa que nuestra institución brinde servicios de alta calidad y la entrega de información veraz y oportuna que permitan satisfacer sus necesidades.

Tiene como necesidad que cumpla su rol con eficiencia y transparencia.

Operadores aéreos nacionales/Socios de negocios

Tienen como expectativa que nuestra institución brinde servicios de alta calidad, correcta aplicación de la reglamentación y el fomento del transporte aéreo comercial.

Tiene como necesidad que se acojan sus solicitudes y se cumplan en los tiempos acordados.

Operadores aéreos extranjeros/Socios de negocios

Tienen como expectativa que nuestra institución brinde servicios de alta calidad y facilitación de aeropuertos y transparencia en la aplicación de las normativas.

Tiene como necesidad que se acojan sus solicitudes y se cumplan en los tiempos acordados.

La sociedad

Tiene como expectativa que la JAC regule eficientemente los asuntos de su competencia y cumpla a cabalidad el acceso a la información y transparencia en la gestión.

Tiene como necesidad que cumpla su rol con eficiencia y transparencia.

Organizaciones Nacionales e Internacionales

Tiene como expectativa que la JAC participe de sus actividades para conocer sus recomendaciones y resoluciones.

Tienen como necesidad que la JAC tome en consideración las recomendaciones y resoluciones emanadas de estos Organismos.



Agentes consignatarios/Socios de negocios

Tienen como expectativa que la JAC brinde un servicio de calidad, cumpla con la reglamentación y promoción del Transporte Aéreo.

Tiene como necesidad que se acojan sus solicitudes y se cumplan en los tiempos acordados.

Aeropuertos privados/Socios de negocios

Tienen como expectativa que la JAC desarrolle buenas aplicaciones de las reglamentaciones y normativas.

Tiene como necesidad que la JAC cumpla con sus lineamientos de Facilitación del Transporte Aéreo.

Proveedores/Socio de negocios

Tienen como expectativa que nuestra Institución sea transparente, y cumpla con las reglamentaciones establecidas.

Tiene como necesidad que se cumpla con los acuerdos previos entre las partes.

Empleados

Tienen como expectativa que la JAC motive, capacite constantemente y cumpla con la Ley 41-08.

Tiene como necesidad que se promueva un ambiente laboral económica y profesionalmente estable.



EJECUCIÓN DE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA INSTITUCIONAL 2017-2020

El trabajo coordinado de todas las unidades de la JAC forma un vínculo de compromisos asumidos con eficiencia y transparencia mediante la práctica constante de nuestros valores institucionales y los factores claves de éxito con el objetivo de cumplir con el Marco Estratégico institucional.

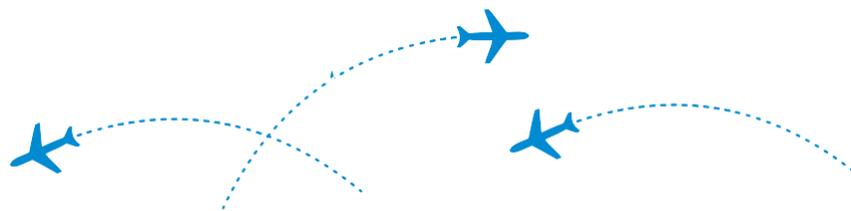
Durante el cuatrienio 2017-2020, la ejecución del Plan Estratégico se observa desde la Matriz de Seguimiento del Estado del POA en la que se evidencia a promedio general de 73.34% de ejecución, compuesto por el promedio de cumplimiento de los objetivos estratégicos institucionales Transporte Aéreo y Facilitación, de la CIAA y de Gestión.

De un total de 246 proyectos formulados durante el cuatrienio por las diferentes áreas y distribuidos en los diferentes objetivos estratégicos: objetivos de gestión, objetivo estratégico institucional (Transporte Aéreo), objetivo estratégico institucional (Facilitación) 1 y objetivo estratégico de la CIAA. Fueron 144 proyectos concluidos, 55 proyectos aplazados y 47 atrasados sin concluir al momento del cierre del presente informe.

Porcentaje final por objetivos estratégicos:

Objetivo Institucional (transporte aéreo): Promover y fomentar el desarrollo ordenado y sostenible del transporte aéreo nacional e internacional, a través de la creación, implementación y promoción de políticas aerocomerciales tendentes a la inserción en los mercados.

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 1	
TOTAL DE PROYECTOS	72
APLAZADOS	5
NO INICIADOS	30
CONCLUIDOS A LA FECHA	37
PROMEDIO FINAL DE EJECUCIÓN	75.21%



Objetivo Institucional (facilitación): Promover la aplicación de normas, métodos y recomendaciones sobre facilitación incluidas en las reglamentaciones aplicables en beneficio del transporte aéreo.

OBJETIVO ESTRATÉGICO INSTITUCIONAL 2	
TOTAL DE PROYECTOS	8
INICIADOS	8
APLAZADOS	5
NO INICIADOS	0
CONCLUIDOS A LA FECHA	3
PROMEDIO FINAL DE EJECUCIÓN	67.40%

Objetivo estratégico de la CIAA: Aportar mejoras a la seguridad de la aviación, determinando las causas probables de los accidentes e incidentes graves y realizar recomendaciones de seguridad operacional, con el objetivo de prevenir la recurrencia de estos, sin establecer culpabilidad o responsabilidad.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA CIAA	
TOTAL DE PROYECTOS	5
INICIADOS	5
APLAZADOS	1
NO INICIADOS	0
CONCLUIDOS A LA FECHA	4
PROMEDIO FINAL DE EJECUCIÓN	75.83%

Objetivo de Gestión: Modernizar la institución a nivel de gestión, y desarrollar una cultura organizacional que fomente los valores, visión, misión, objetivos y metas de la institución, garantizando la identificación del personal con esta.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE GESTIÓN	
TOTAL DE PROYECTOS	165
INICIADOS	158
APLAZADOS	73
NO INICIADOS	7
CONCLUIDOS A LA FECHA	85
PROMEDIO FINAL DE EJECUCIÓN	72.71%

Los efectos de la pandemia Covid-19, provocaron que los ingresos institucionales mermaran, también provocaron una disminución del porcentaje de avance y aplazamiento de la planificación institucional programada para este período.



EJES Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:

Eje Estratégico 1	FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO
Objetivo Estratégico 1	Impulsar la reactivación y el desarrollo ordenado y sostenible del transporte aéreo nacional e internacional, a través de la planificación, promoción e implementación de políticas aerocomerciales.
Objetivo Estratégico 2	Promover la aplicación de normas, métodos y recomendaciones sobre facilitación incluidas en las reglamentaciones aplicables en beneficio del transporte aéreo.

Eje Estratégico 2	MODERNIZACIÓN INSTITUCIONAL
Objetivo Estratégico	Incrementar la eficiencia de los servicios y fortalecer la imagen institucional a través de la innovación, mejoramiento continuo de los procesos y el desarrollo del capital humano.

Eje Estratégico 3	PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE
Objetivo Estratégico	Desarrollar prácticas sostenibles y responsables para la disminución del impacto ambiental en nuestro entorno.



ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO:

Para el análisis situacional del PEI 2021-2024 se evalúan los distintos factores que afectan las operaciones de la JAC. Se considera la pandemia en la que nos encontramos y los efectos en el sector de la aviación civil mundial, como parte del análisis de contexto que elaboramos.

Además la certificación para gestionar la calidad de todos nuestros servicios bajo la norma ISO 9001:2015 y de las normas NORTIC A2, A3, A4, y E1, relacionadas el uso de redes y las plataformas automatizadas; así como otras certificaciones deseables alcanzar este periodo.

Se consideran las necesidades y expectativas de nuestras partes interesadas para evaluar el desempeño de todo el sistema de gestión institucional.

Nuestra alineación estratégica contiene dos ámbitos:

INTERNACIONAL

Lineamientos los 5 objetivos estratégicos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI):

1. Seguridad Operacional
2. Capacidad y Eficiencia de la navegación aérea.

3. Seguridad y facilitación.
4. Desarrollo económico del transporte aéreo.
5. La protección del Medio Ambiente.

Objetivos de Desarrollo Sostenible

La Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó en septiembre de 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Los Estados miembros de las Naciones Unidas aprobaron una resolución en la que reconocen que el mayor desafío del mundo actual es la erradicación de la pobreza y afirman que sin lograrla no puede haber desarrollo sostenible.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible plantea 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, de los cuales están relacionadas a nuestras actividades son:

Meta 8. TRABAJO DECENTE Y CRECIMIENTO ECONOMICO: Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos.

Objetivos aplicables:

8.2 Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor



añadido y un uso intensivo de la mano de obra.

8.3 Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros.

Meta 13. ACCIÓN POR EL CLIMA: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos (Reconociendo que la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático es el principal foro intergubernamental internacional para negociar la respuesta mundial al cambio climático).

Objetivo aplicable:

13.2 Incorporar medidas relativas al cambio climático en las políticas, estrategias y planes nacionales.

Meta 16. PAZ, JUSTICIA E INSTITUCIONES SOLIDAS: Promover sociedades pacíficas e inclusivas para el desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y construir a todos los niveles instituciones eficaces e inclusivas que rindan cuentas.

Objetivo aplicable:

16.7 Garantizar la adopción en todos los niveles de

decisiones inclusivas, participativas y representativas que respondan a las necesidades.

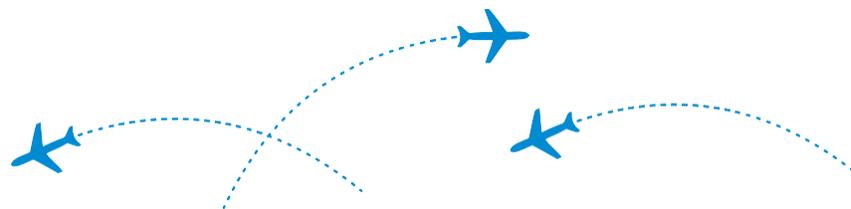
Meta 17. ALIANZAS PARA LOGRAR OBJETIVOS:

Objetivo aplicable:

17.10 Promover un sistema de comercio multilateral universal, basado en normas, abierto, no discriminatorio y equitativo en el marco de la Organización Mundial del Comercio, incluso mediante la conclusión de las negociaciones en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo.

COMPROMISOS NACIONALES E INTERNACIONALES RELACIONADOS

- Anexo 13 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.
- Acuerdo de París.



Alineación del PEI 2021-2024

La Estrategia Nacional de Desarrollo describe que los planes estratégicos institucionales deben ser consistentes con esta, por lo cual la Junta de Aviación Civil, como, asume el siguiente lineamiento:

<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO</p>	<p>1.1 Incrementar la eficiencia de los servicios y fortalecer la imagen institucional, a través de la innovación, mejoramiento continuo de los procesos y el desarrollo del capital humano.</p>	<p>1.1.1 Fortalecer la imagen institucional a través de la implementación de la estrategia de comunicación y difusión.</p>	<p>1.1.2 Aumentar el desempeño de la organización a través de la eficiencia de los recursos y la mejora continua de los procesos.</p>	<p>1.1.3 Desarrollar una cultura organizacional con colaboradores altamente motivados, capacitados y comprometidos.</p>	<p>1.1.1.6 Fomentar la cultura de democracia, tolerancia y uso correcto del poder público, para generar una valoración positiva de la población sobre el servicio público.</p>	<p>1.1.1.4 Promover la gestión integrada de procesos institucionales, basada en medición, monitoreo y evaluación sistemática.</p>	<p>1.1.1.3 Fortalecer el sistema de control interno y los mecanismos de acceso a la información de la administración pública, como medio de garantizar la transparencia, la rendición de cuentas y la calidad del gasto público.</p>	<p>1.1.1.7 Promover la continua capacitación de los servidores públicos para dotarles de las competencias requeridas para una gestión que se oriente a la obtención de resultados en beneficio de la sociedad y del desarrollo nacional y local.</p>	
	<p>1.4 Seguridad y convivencia pacífica.</p>	<p>1.4.2. Consolidar las relaciones internacionales como instrumento del desarrollo nacional, la convivencia pacífica, el desarrollo global, regional e insular sostenible y un orden internacional justo, en consonancia con los principios democráticos y el derecho internacional.</p>	<p>1.4.2.3 Vigilar que los acuerdos bilaterales o multilaterales de integración en los que participe el país apoyen la consecución de las metas nacionales de desarrollo económico, social, político, cultural, tecnológico, medio ambiental y de equidad de género.</p>	<p>1.4.2.4 Implementar adecuada y eficientemente los convenios, pactos y tratados internacionales asumidos por el Estado dominicano.</p>					
	<p>3.3 Competitividad e innovación en un ambiente favorable a la cooperación y a la responsabilidad social.</p>	<p>3.3.6 Expandir la cobertura y mejorar la calidad y competitividad de la infraestructura y servicios de transporte y logística, orientándolos a la integración del territorio, al apoyo del desarrollo productivo y a la inserción competitiva en los mercados internacionales.</p>	<p>3.3.6.11 Implementar programas de promoción y desarrollo sostenible de la aviación civil dominicana, acorde con la dinámica de los mercados.</p>	<p>3.3.7 Convertir al país en un centro logístico regional, aprovechando sus ventajas de localización geográfica.</p>	<p>3.3.7.1 Desarrollar el marco regulador que fomente la prestación, con calidad mundial, de servicios logísticos internacionales.</p>	<p>3.3.7.2 Incentivar la conformación de una eficiente red multimodal de transporte y servicios logísticos con cobertura en todo el país, que contribuya a elevar la competitividad de la economía y su integración con los mercados internacionales.</p>			
	<p>4.1 Manejo sostenible del medio ambiente.</p>	<p>4.1.1 Proteger y usar de forma sostenible los bienes y servicios de los ecosistemas, la biodiversidad y el patrimonio natural de la nación, incluidos los recursos marinos.</p>	<p>4.1.1.4 Establecer prioridades de inversión pública en las Grandes Regiones Estratégicas de Planificación del Desarrollo, en función de la sostenibilidad ambiental de cada una de ellas.</p>						
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">MODERNIZACIÓN INSTITUCIONAL</p>									
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE</p>									



PLAN NACIONAL PLURIANUAL DEL SECTOR PÚBLICO (PNPSP)

TURISMO: UNA OPORTUNIDAD

Impulsar la demanda de servicio turístico

LA POLÍTICA EXTERIOR EN EL GOBIERNO DEL CAMBIO

Fortalecer las relaciones exteriores

FORTALECER EL SISTEMA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN POR RESULTADOS

Esta política está dirigida a orientar la definición y ejecución de políticas públicas, objetivos, metas y prioridades del desarrollo económico y social y evaluar su cumplimiento.

LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

El objetivo de esta política es impulsar la sostenibilidad ambiental para saldar la deuda que se genera en el tiempo y que afecta la calidad de vida de las personas en el futuro, abarcando temas ambientales, sociales, económicos e institucionales al tiempo de reducir los impactos del cambio climático.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERÉS

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA

OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS APLICABLES

Objetivos Estratégicos	Estrategias
<p>1.1 Impulsar la reactivación y el desarrollo ordenado y sostenible del transporte aéreo nacional e internacional, a través de la planificación, promoción e implementación de políticas aerocomerciales.</p>	Fortalecimiento de las relaciones aerocomerciales de la República Dominicana.
	Proponer medidas para el desarrollo del transporte aéreo nacional y regional e impulsar medidas para la mitigación, en caso de situaciones que afecten negativamente el transporte aéreo en R.D.
	Contar con un Plan Estratégico Sectorial acorde a la Ley No.491-06, sobre aviación civil y la Ley No.1-12 sobre la Estrategia Nacional de Desarrollo.
	Revisar y actualizar el marco regulatorio y legal en lo relativo a la competencia de la Junta de Aviación Civil.
	Mantener el nivel de percepción favorable de nuestros clientes con relación a los servicios ofrecidos.
	Mantener un alto nivel de cumplimiento en los servicios ofrecidos a nuestros clientes y partes interesadas.
	Disponer de un sistema estadístico más dinámico, completo, versátil y con mayor cobertura.



OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS APLICABLES

Objetivos Estratégicos	Estrategias
1.2 Promover la aplicación de normas, métodos y recomendaciones sobre facilitación incluidas en las reglamentaciones aplicables en beneficio del transporte aéreo.	Conducir y coordinar el proceso de formulación, gestión, seguimiento y evaluación de la planificación estratégica y operativa.
	Promover una cultura de control interno y transparencia en la institución.
	Promover una cultura organizacional orientada a la calidad y a la mejora continua.
	Promover un sistema de cultura organizacional efectivo y eficiente, orientado a garantizar la motivación del personal.
	Lograr un elevado nivel de desarrollo en infraestructura física, tecnológica y comunicación a corde con los objetivos de la organización.



Objetivo Estratégico	Estrategia
<p>3.1 Desarrollar prácticas sostenibles y responsables para la disminución del impacto ambiental en nuestro entorno.</p>	<p>Actualizar la política de Gestión Ambiental, crear y ejecutar un plan de acción.</p>



RESULTADOS ESPERADOS

1. Incrementada la conectividad entre República Dominicana y el resto del mundo.
2. Otorgadas las expediciones de Certificado de Autorización Económica (CAE), Permisos de Operación y Licencias de Agente Consignatario.
3. Otorgadas las renovaciones de Certificado de Autorización Económica (CAE), Permisos de Operación y Licencias de Agente Consignatario.
4. Otorgadas las enmiendas de Certificado de Autorización Económica (CAE), Permisos de Operación y Licencias de Agente Consignatario.
5. Otorgadas los permisos de vuelos no regulares y permisos especiales.
6. Otorgadas las aprobaciones de Acuerdos de Cooperación Comercial (Código Compartido).
7. Incrementada el cumplimiento de las normas y recomendaciones del Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional emanadas Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el sector de la aviación civil de la Republica Dominicana.
8. Implementado el plan de comunicación externa y marketing institucional.
9. Obtenida las certificaciones de sistemas de gestión.
10. Cumplidos los requisitos de las Normas Básicas de Control Interno (NOBACI) y del portal de transparencia.
11. Cumplidos con el presupuestado de la planificación estratégica.
12. Cumplidos los planes de capacitación del personal técnico.
13. Logrado la habilitación del espacio físico adecuado para el desarrollo de las actividades cotidianas de la institución.
14. Actualizados los equipos y tecnología (Hardware y Software) de acuerdo con las necesidades de la Institución.
15. Logrado la automatización de los servicios que ofrece la institución a sus clientes.
16. Implementada la Política Gestión Ambiental de la JAC.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



CUADRO DE MANDO INTEGRAL

Eje Estratégico 1: FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE AEREO

Objetivo Estratégico 1: Impulsar la reactivación y el desarrollo ordenado y sostenible del transporte aéreo nacional e internacional, a través de la planificación, promoción e implementación de políticas aerocomerciales.

Resultados institucionales PEI							
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta			
		Año*	Valor	Años			
				2021	2022	2023	2024
RI 1.1.1 Incrementada la conectividad entre República Dominicana y el resto del mundo	Porcentaje de Memorándums de Entendimiento firmados respecto al total de Memorándums de Entendimiento planificados	2020	0	40%	20%	20%	20%
	Porcentaje de Acuerdos de Servicios Firmados respecto al total de acuerdos gestionados	2020	0%	40%	20%	20%	20%
RI 1.1.2 Otorgadas las expediciones de Certificado de Autorización Económica (CAE), Permisos de Operación y Licencias de Agente Consignatario.	Porcentaje de solicitudes otorgadas respecto al total de solicitudes requeridas que cumplan con los requisitos	2020	100%	100%	100%	100%	100%



INTRODUCCIÓN	MARCO LEGAL	ANÁLISIS DEL ENTORNO	ANÁLISIS FODA	GRUPOS DE INTERES
ALINEAMIENTO ESTRATÉGICO	DEFINICIÓN CIAA	EJE ESTRATÉGICO CIAA	ANÁLISIS FODA CIAA	

RI 1.1.3 Otorgadas las renovaciones de Certificado de Autorización Económica (CAE), Permisos de Operación y Licencias de Agente Consignatario	Porcentaje de solicitudes otorgadas respecto al total de solicitudes requeridas que cumplan con los requisitos	2020	100%	100%	100%	100%	100%
RI 1.1.4 Otorgadas las enmiendas de Certificado de Autorización Económica (CAE), Permisos de Operación y Licencias de Agente Consignatario	Porcentaje de solicitudes otorgadas respecto al total de solicitudes requeridas que cumplan con los requisitos	2020	100%	100%	100%	100%	100%
RI 1.1.5 Otorgados los permisos de vuelos no regulares y permisos especiales	Porcentaje de solicitudes otorgadas respecto al total de solicitudes requeridas que cumplan con los requisitos	2020	100%	100%	100%	100%	100%
RI 1.1.6 Otorgadas las aprobaciones de Acuerdos de Cooperación Comercial (Código Compartido)	Porcentaje de solicitudes otorgadas respecto al total de solicitudes requeridas que cumplan con los requisitos	2020	100%	100%	100%	100%	100%



Eje Estratégico 1: DESARROLLO DEL TRANSPORTE AEREO

Objetivo Estratégico 2: Promover la aplicación de normas, métodos y recomendaciones sobre facilitación incluidas en las reglamentaciones aplicables en beneficio del transporte aéreo.

Resultados institucionales PEI							
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta Años			
		Año*	Valor	2021	2022	2023	2024
RI 1.2.1 Incrementado el cumplimiento de las normas y recomendaciones del Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional emanadas Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el sector de la aviación civil de la Republica Dominicana.	Porcentaje de cumplimiento respecto a las normas y recomendaciones del anexo 9	2020	40%	0%	20%	20%	20%



Eje Estratégico 2: MODERNIZACIÓN INSTITUCIONAL

Objetivo Estratégico 2.1: Incrementar la eficiencia de los servicios y fortalecer la imagen institucional a través de la innovación, mejoramiento continuo de los procesos y el desarrollo del capital humano.

Resultados institucionales PEI							
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta Años			
		Año*	Valor	2021	2022	2023	2024
RI 2.1.1 Implementado el plan de comunicación externa y marketing institucional	Porcentaje de ejecución del plan de comunicación externa y marketing institucional respecto a lo planificado	2020	0%	0%	40%	25%	25%
RI 2.1.2 Obtenidas las certificaciones de sistemas de gestión	Cantidad de certificaciones obtenidas	2019	10%	0	1	3	3
RI 2.1.3 Cumplidos los requisitos de las Normas Básicas de Control Interno (NOBACI) y del portal de transparencia	Porcentaje de cumplimiento de la NOBACI respecto a las evidencias requeridas	2020	N/A	90%	90%	90%	90%
	Porcentaje de cumplimiento de la DGEIG respecto a las evidencias requeridas	2020	97%	100%	100%	100%	100%
RI 2.1.4 Cumplido con el presupuestado de la planificación estratégica	Porcentaje de cumplimiento de los proyectos del POA que contienen costos respecto a los proyectos planificados	2020	0%	85%	85%	85%	85%



RI 2.1.5 Lograda la actualización de la capacitación del personal	Porcentaje de ejecución del plan de capacitación respecto lo planificado	2020	0%	90%	90%	90%	95%
RI 2.1.6 Lograda la habilitación del espacio físico adecuado para el desarrollo de las actividades cotidianas de la institución	Porcentaje de habilitación de nuevas oficinas respecto lo planificado	2020	0%	0%	100%	N/A	N/A
RI 2.1.7 Actualizados los equipos y tecnología (Hardware y Software) de acuerdo a las necesidades de la Institución.	Porcentaje de actualización de equipos respecto lo planificado	2020	30%	20%	25%	25%	N/A
RI 2.1.8 Lograda la automatización de los servicios que ofrece la institución a sus clientes.	Porcentaje de automatización de los servicios respecto a la cantidad de servicios que ofrece la JAC	2019	0%	0%	50%	50%	N/A



Eje Estratégico 3: PROTECCION AL MEDIO AMBIENTE

Objetivo Estratégico 3.1: Desarrollar prácticas sostenibles y responsables para la disminución del impacto ambiental en nuestro entorno.

Resultados institucionales PEI							
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta Años			
		Año*	Valor	2021	2022	2023	2024
RI 3.1.1 Implementada la Política Gestión Ambiental de la JAC	Porcentaje de plan de capacitaciones sobre medio ambiente realizadas versus capacitaciones programadas	2019	80%	100%	100%	100%	100%
	Porcentaje de la cantidad de papel utilizado respecto al promedio de papel utilizado del periodo anterior	2020	ND	0%	-8%	-10%	-10%
	Porcentaje del papel reciclado respecto a la cantidad de papel adquirida	2020	ND	0%	-8%	-10%	-15%
	Porcentaje de residuos sólidos reciclados en comparación con el periodo anterior	2020	ND	0%	5%	10%	15%
	Porcentaje de cumplimiento del plan de jornadas medio ambientales ejecutadas versus actividades planificadas	2020	ND	100%	100%	100%	100%



Eje Estratégico CIAA: INVESTIGACION DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DE AVIACION CIVIL

Objetivo Estratégico: Aportar a la seguridad operacional de la aviación civil, determinando las causas probables de los accidentes e incidentes graves y hacer recomendaciones para prevenir la recurrencia de estos a través de la mejora continua en los procesos.

Resultados institucionales PEI							
Denominación	Indicador (es)	Línea base		Meta			
		Año*	Valor	Años			
				2021	2022	2023	2024
Agilizadas las investigaciones de accidentes e incidentes graves de Aviación.	Porcentaje de entrega de los informes finales en el año	2019	100%	100%	100%	100%	100%
Mejorado el organismo a nivel de infraestructura, tecnología y equipamiento	Porcentaje de implementación de mejora de infraestructura	2019	70%	NA	80%	90%	100%
	Porcentaje de implementación de mejora de tecnología y equipamiento	2019	0%	NA	40%	30%	30%
Implementado un programa de capacitación y desarrollo para el personal de la CIAA.	Porcentaje de cumplimiento del plan de capacitación del personal de la CIAA.	2019	0%	10%	50%	80%	100%



ESTIMACIÓN DE RECURSOS CONSISTENTE CON EL PERFIL DE PRODUCCIÓN DEFINIDO:

Conforme al Decreto No.876-09 que modifica el Artículo 2 del Decreto No.655-08 de fecha 17 de octubre del 2008, dicho artículo reza que “la distribución de las tasas aeronáuticas que conjuntamente con las tasas aeroportuarias se cobran actualmente por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios que se les ofrecen a los pasajeros transportados en entrada y salida, y a las líneas aéreas regulares y no regulares (charters) que operan desde y hacia la Republica Dominicana en vuelos internacionales, y que con carácter uniforme, en virtud del presente Decreto quedan establecidas en US\$15.00 (Quince Dólares de los Estados Unidos de América), respectivamente”. Conforme a esto, la Junta de Aviación Civil, según el Artículo 1, inciso E del mencionado, recibe US\$.50 centavos de dólar por cada pasajero transportado en entrada y salida, por lo que, por el origen de los recursos económicos devengados, su naturaleza no responde a los lineamientos de control por ante el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, ya que los montos no dependen del presupuesto nacional; aun así, la Junta de Aviación Civil, como entidad estatal, responde a los lineamientos emanado por las altas instancias.

RIESGOS ESTRATÉGICOS:

Las tendencias globales nos han mostrado que vivimos en un entorno dinámico y vulnerable, y que siempre tendremos la incertidumbre de saber si nuestra planificación se podrá ejecutar como la concebimos. Es por esto, que fruto del análisis de los eventos que pudieran afectar el logro de los objetivos estratégicos hemos gestionado los siguientes riesgos:

- Falta de apoyo y cohesión del sector aeronáutico:** Todas las estrategias asociadas a la creación, actualización o modificación de políticas aeronáuticas son iniciativas como nación y la unificación de criterios en los actores del sector es imprescindible para lograr la ejecución de éstas.
- No contar con los recursos financieros necesarios:** Nuestro presupuesto institucional depende de la recaudación directa por el movimiento de pasajeros que arriban al país, que se ha visto afectada por la crisis mundial como consecuencia de la pandemia.
- Falta de liderazgo comprometido:** Debemos contar con un liderazgo involucrado y comprometido con las estrategias para asegurar que los recursos económicos, humanos y tecnológicos estén disponibles para el cumplimiento de nuestros objetivos.
- Falta de personal capacitado:** La naturaleza de



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERES

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



las actividades que se desarrollan en la institución son de índole técnico, es imprescindible contar con un personal especializado para la correcta planeación y ejecución de las actividades.

Para mitigar los riesgos de la planificación realizada la Junta de Aviación Civil ha realizado un ejercicio de ajuste a la realidad como fruto de la pandemia por COVID 19, planteándonos actividades que nos permitan reactivar el sector y optimizar los recursos económicos, humanos y tecnológicos disponibles.

- Enfoque en los clientes y usuarios.
- Excelencia tecnológica
- Personal altamente calificado y especializado
- Identidad organizacional
- Orientación a resultados
- Sólidas relaciones con los grupos de interés
- Análisis continuo de nuestro entorno competitivo





Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación

COMISIÓN INVESTIGADORA DE ACCIDENTES AÉREOS (CIAA):

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), adscrita a la Junta de Aviación Civil, es el órgano oficial encargado de realizar la investigación de los accidentes e incidentes graves de aviación civil que se producen en el territorio nacional.

técnico; su fin último es la prevención de futuros accidentes e incidentes, no está dirigida a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno.

Los resultados de la investigación se plasman en un informe que contempla la información factual en relación con el accidente o LA COMISIÓN INVESTIGADORA DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN (CIAA) incidente, un análisis de la misma, unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad. Estas recomendaciones constituyen el medio que se considera más adecuado para proponer medidas que permitan aumentar la seguridad aérea.

La investigación tiene un carácter exclusivamente

El propósito fundamental de la Comisión Investigadora



de Accidentes de Aviación es: “Mejorar la seguridad en la aviación, determinando las causas de los accidentes e incidentes graves y realizar recomendaciones de seguridad aérea con el objeto de prevenir la recurrencia de estos y no establecer culpa o responsabilidad”.

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación tiene como función, investigar los accidentes e incidentes graves en la aviación civil y participar en los programas y políticas de prevención de accidentes e incidentes, promover estudios y proponer medidas de prevención que ayuden a reducir los siniestros aeronáuticos, elaborar y divulgar informes.

MARCO LEGAL

Ley 419/06 - Autoridad de investigación

Artículo 267.- Se crea la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), la cual estará adscrita a la JAC; actuará con independencia funcional con respecto a las autoridades aeronáuticas y aeroportuarias, así como a cualquier otra cuyos intereses pudiesen estar en conflicto con la labor encomendada por la presente ley. La CIAA contará con los equipos, facilidades y el personal necesario para el desempeño de sus funciones, así como con los recursos económicos necesarios consignados en el presupuesto anual de la JAC.

Artículo 268.- La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación tendrá: a) la obligación de investigar los accidentes e incidentes graves que involucren aeronaves civiles dentro del territorio de la República Dominicana y los ocurridos a aeronaves de matrícula dominicana en aguas y espacio aéreo internacional que no estén bajo la soberanía de otro Estado; b) la autoridad para participar en la investigación de accidentes e incidentes graves que involucren a una aeronave registrada en República Dominicana y que ocurra en el territorio de un país extranjero, en concordancia con cualquier tratado, convenio, acuerdo u otro arreglo entre República Dominicana y el país en cuyo territorio haya ocurrido el accidente.

Artículo 269.- El propósito de la investigación de un accidente o incidente grave por parte de la CIAA, consistirá en determinar las causas probables que produjeron el suceso, para adoptar las medidas necesarias que eviten en lo posible su repetición. Esta investigación será de naturaleza eminentemente técnica y se efectuará sin perjuicio de las demás investigaciones que se realicen por parte de otras autoridades, con propósitos distintos al señalado en este artículo.



INTRODUCCIÓN

MARCO LEGAL

ANÁLISIS DEL ENTORNO

ANÁLISIS FODA

GRUPOS DE INTERÉS

ALINEAMIENTO
ESTRATÉGICO

DEFINICIÓN CIAA

EJE ESTRATÉGICO
CIAA

ANÁLISIS FODA CIAA



Marco Estratégico (Versión 2.0)

MISIÓN

Investigar los accidentes e incidentes graves de aviación, ocurridos a aeronaves civiles dentro del territorio de la República Dominicana y los ocurridos a aeronaves de matrícula dominicana fuera del mismo.

VISIÓN

Ser la autoridad reconocida nacional e internacionalmente y de calidad mundial en la conducción de investigación de accidentes de aviación civil, contribuyendo así con la seguridad operacional del transporte aéreo.

VALORES

Profesionalidad: Somos competentes y estamos comprometidos con la calidad de las investigaciones.

Integridad: Cumplimos con las normativas aplicables y realizamos nuestras investigaciones con imparcialidad.

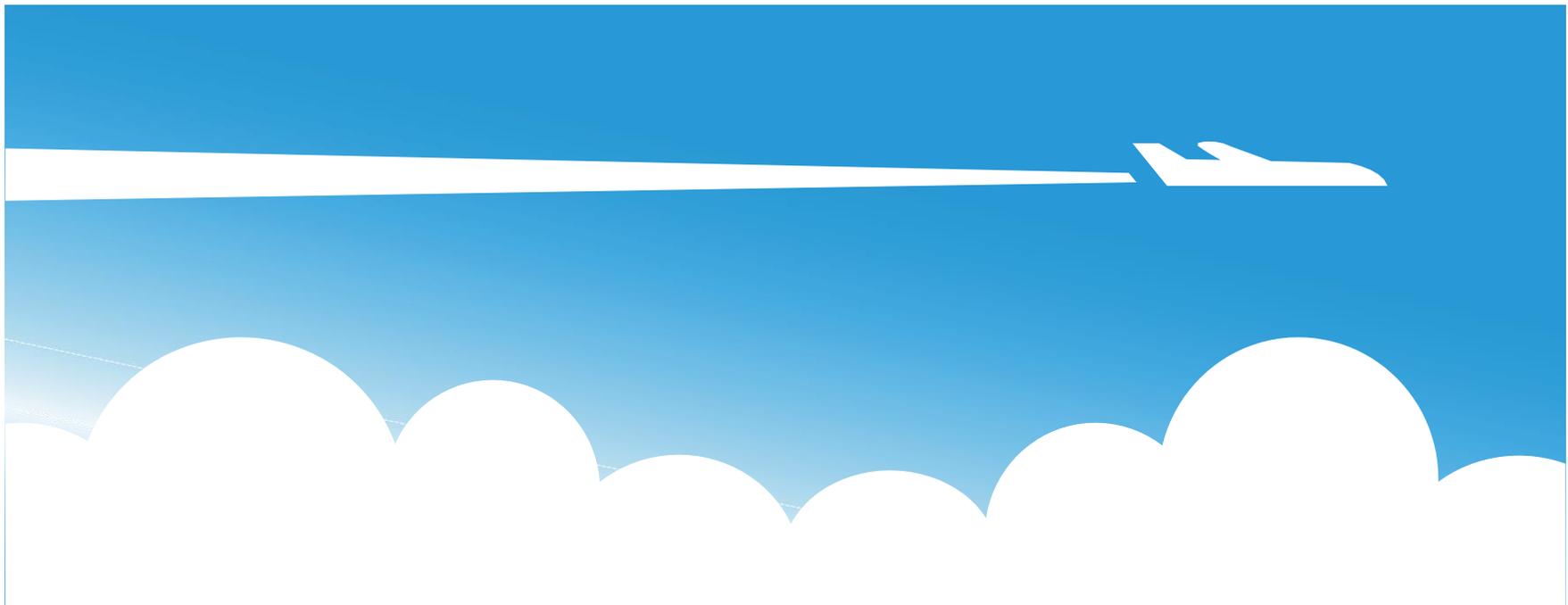
Transparencia: Nuestra información es asequible, clara y veraz.

Responsabilidad: Asumimos los procesos de investigación con dedicación y discreción, brindando respuesta oportuna sobre los eventos ocurridos.

Trabajo en Equipo: Contamos con un conjunto de profesionales que trabaja de manera integrada para la realización de las investigaciones.



Eje Estratégico CIAA	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN CIVIL.
Objetivo Estratégico	Aportar a la seguridad operacional de la aviación civil, determinando las causas probables de los accidentes e incidentes graves y hacer recomendaciones para prevenir la recurrencia de estos a través de la mejora continua en los procesos.



MATRIZ DE LOS GRUPO DE INTERÉS

GRUPO DE INTERÉS Y/O SOCIOS DE NEGOCIOS	EXPECTATIVA	PERIODICIDAD
Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	Cumplimiento de acuerdos institucionales	Permanente
Dirección General de Aduanas (DGA)	Cumplimiento de acuerdos institucionales	Permanente
Instituto Nacional de Ciencias Forenses (INACIF)	Cumplimiento de acuerdos institucionales	Permanente
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)	Cumplimiento de acuerdos institucionales	Permanente
Ministerio de Defensa de República Dominicana (MIDE)	Cumplimiento de acuerdos institucionales	Permanente
Policía Nacional Dominicana	Cumplimiento de acuerdos institucionales	Permanente
Procuraduría General de la República Dominicana	Cumplimiento de acuerdos institucionales	Permanente
Junta de Aviación Civil (JAC)	Que cumplamos con nuestra misión y funciones descritas en la normativa	Permanente



Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC)	Que cumplamos con nuestra misión y funciones descritas en la normativa	Permanente
Comité Nacional De Facilitación (CNF)	Que cumplamos con nuestra misión y funciones descritas en la normativa	Permanente
Gobierno dominicano	Que cumplamos con nuestra misión y funciones descritas en la normativa	Permanente
Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	Que cumplamos con nuestra misión y funciones descritas en la normativa	Dependiendo de la necesidad
Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	Que cumplamos con nuestra misión y funciones descritas en la normativa y acuerdos internacionales.	Permanente



Identificación del FODA CIAA:

FORTALEZAS

- **F1** Certificación internacional en sistema de gestión calidad.
- **F2** Personal competente.
- **F3** Marco legal y normativo que permite la independencia funcional.
- **F4** Clima laboral y trabajo en equipo.
- **F5** Estructura física para la custodia de evidencias y desempeño del personal.
- **F6** Evaluación de USOAP en 91.03%.
- **F7** Activación oportuna de la comisión por comunicación fluida con el IDAC.
- **F8** Se cumple con las normativas internacionales
-

OPORTUNIDADES

- **O1** Desarrollo de capacitaciones en entornos virtuales para adquirir nuevas competencias para el personal de la CIAA.
- **O2** Validación de cumplimiento de normativas internacionales a través de auditorías de la USOAP.
- **O3** Cooperación en la investigación de accidentes por los organismos internacionales.
- **O4** Acceso a informaciones y retroalimentaciones de seguridad e investigaciones de accidentes a través de la afiliación a organizaciones de investigación internacional (ISASI).
- **O5** Incentivo al desarrollo tecnológico y automatización de procesos de gestión pública.
- **O6** Involucrados en el desarrollo de las políticas y respuestas a los retos sobre investigación de accidentes de aviación, al estar representado como experto del Accident Investigation Group (AIG) de OACI.
- **O7** Acuerdo interinstitucional con instituciones: como IDAC, Ejercito, CESAC, COE, etc.
- **O8** Utilización de ECCAIR para registrar información sobre investigación de accidentes de aviación civil.
- **O9** Emisión del decreto sobre el programa de cumplimiento regulatorio en las contrataciones públicas que promueve asumir los estándares internacionales ISO de gestión antisoborno



D EBILIDADES

- **D1:** Disponibilidad limitada de recursos económicos a causa de la pandemia.
- **D2:** Limitada comprensión del idioma inglés en algunos miembros para entrenamiento y capacitación.
- **D3:** Falta de capacitaciones recurrentes en el personal técnico de la CIAA.
- **D4:** Escala salarial no acorde al Sector. (política salarial desactualizada).

A MENAZAS

- **A1:** Aprobación de presupuesto sin contemplar todas las necesidades detectadas en la CIAA
- **A2:** Ocurrencia de fenómenos naturales en el área de los accidentes.
- **A3:** Cambios en la administración pública.
- **A4:** Contaminación de evidencias en el área del evento.
- **A5:** Retraso provocado por el cierre de los laboratorios en los análisis de evidencia de las investigaciones.
- **A6:** Posible propuestas tendentes a actos de sobornos.



Objetivo Estratégico	Estrategias
<p>Aportar a la seguridad operacional de la aviación civil, determinando las causas probables de los accidentes e incidentes graves y hacer recomendaciones para prevenir la recurrencia de estos a través de la mejora continua en los procesos.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mantener los estándares de calidad en el servicio alcanzados por las diferentes Certificaciones. 2. Realizar alianzas estratégicas con organismos del estado que permitan la agilización de las investigaciones. 3. Impartir inducciones a las entidades búsqueda y salvamento y extinción de incendios de los aeropuertos en la preservación de las evidencias en las escenas de los accidentes e incidentes graves de aviación. 4. Desarrollar un plan de capacitación a 4 años que permita la capacitación y actualización de los miembros de la CIAA. 5. Solicitar actualización tecnológica y adquisición de nuevos equipos. 6. Lograr la certificación ISO 37001 sobre sistemas de gestión antisoborno.

Identificación de Riesgos en el objetivo Estratégico de la CIAA:

Estrategia 1 CIAA: origen de riesgo; interno, tipo; de procesos, posibles eventos; falta de apoyo del sector aeronáutico, no contar con los recursos financieros necesarios, no contar con el apoyo de la gerencia y no contar con el personal con las competencias. Control; propiciar la firma de acuerdos interinstitucionales del sector aeronáutico. Y solicitar la actualización de la capacitación del personal.

Estrategia 2 CIAA: origen de riesgo; externo, tipo; legal, posibles eventos; no contar con los recursos financieros necesarios y no contar con el apoyo de la gerencia. Control; propiciar la firma de acuerdos interinstitucionales con las instituciones competentes.

Estrategia 3 CIAA: origen de riesgo; externo, tipo; estratégico, eventos; no contar con los recursos financieros necesarios, no contar con el apoyo de la gerencia. Control; Solicitar en tiempo oportuno los recursos financieros y el apoyo de la gerencia, a los fines de impartir las inducciones.

Estrategia 4 CIAA: N/A

Estrategia 5 CIAA: origen de riesgo; interno, tipo; tecnológico posibles eventos; no contar con los recursos financieros necesarios, no contar con el apoyo de la gerencia. Control; Comunicar a las áreas correspondientes que se tome en cuenta la detección de necesidades tecnológicas, para la adquisición de los equipos y actualizaciones tecnológicas pertinentes en el momento.







PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL

RESOLUCIÓN 167-2021

SESIÓN ORDINARIA DE FECHA 11 DE AGOSTO DE 2021.

La Junta de Aviación Civil, órgano asesor del Poder Ejecutivo, que tiene como responsabilidad principal establecer la política superior de la aviación civil, regular y ejecutar los aspectos económicos del transporte aéreo, ejercer las funciones que le son otorgadas por la Ley Núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada, y aplicar las normas y reglamentos en las áreas de su competencia, tiene a bien conocer el siguiente punto de agenda:

PUNTO 3:

Presentación del borrador del **Plan Estratégico Institucional 2021-2024** de la **Junta de Aviación Civil**.

CONSIDERANDO: Que, mediante el oficio de fecha 22 de julio de 2021, la División de Planificación y Desarrollo de la Junta de Aviación Civil, presentó el Borrador Final del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2021-2024.

CONSIDERANDO: Que, el Plan Estratégico de la Junta de Aviación Civil 2021-2024 es un documento elaborado con el propósito de definir los lineamientos institucionales, buscando contar con una visión sistemática de la planificación, fortaleciendo sus competencias de gestión, el cual fue desarrollado en un proceso dinámico, participativo, inclusivo, y armónico, como resultado del diagnóstico y análisis situacionales de la realidad institucional y su visión a futuro. Este instrumento servirá para la toma de decisiones por las autoridades de la institución durante el próximo cuatrienio.

CONSIDERANDO: Que, este Plan Estratégico fue realizado tomando en cuenta los cambios ocurridos en los últimos años tanto en el entorno en el que se desenvuelve la Junta de Aviación Civil, como a lo interno de ésta, así como también, las repercusiones nacionales e internacionales provocadas por el SARS-CoV-2 (COVID-19).

CONSIDERANDO: Que, dadas las dificultades presentadas por el COVID-19, los trabajos de elaboración del Plan Estratégico iniciaron en el tercer cuatrimestre del año 2020; aun así, el personal del área de planificación y desarrollo junto a los encargados de los Departamentos, Divisiones y Secciones de la JAC llevaron a cabo los trabajos con miras a la revisión y actualización del Plan Estratégico, así como, del Plan Operativo Anual.

CONSIDERANDO: Que, en el mes de febrero del año en curso fueron realizados los acercamientos con el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (MEPyD), que consistieron en capacitaciones y acompañamientos de sus analistas, derivando esto a la elaboración y aprobación del Cuadro de Mando Integral (CMI), el cual contiene los ejes estratégicos, los objetivos estratégicos, los compromisos institucionales con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Estrategia Nacional de Desarrollo (END), el Plan Nacional Plurianual del Sector Público (PNPSP), entre otros elementos.

CONSIDERANDO: Que, como resultado de los trabajos realizados, se construyeron cuatro (4) ejes y cinco (5) objetivos estratégicos que serán las metas de la Junta de Aviación Civil por los próximos años cuatro años, los cuales describimos a continuación:

1 de 2



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA DOMINICANA
JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL

EJES Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:

Eje Estratégico 1	FOMENTO Y DESARROLLO DEL TRANSPORTE AÉREO
Objetivo Estratégico 1.2	Impulsar la reactivación y el desarrollo ordenado y sostenible del transporte aéreo nacional e internacional, a través de la planificación, promoción e implementación de políticas aerocomerciales.
Objetivo Estratégico 1.2	Promover la aplicación de normas, métodos y recomendaciones sobre facilitación incluidas en las reglamentaciones aplicables en beneficio del transporte aéreo.
Eje Estratégico 2	MODERNIZACIÓN INSTITUCIONAL
Objetivo Estratégico 2.1	Incrementar la eficiencia de los servicios y fortalecer la imagen institucional a través de la innovación, mejoramiento continuo de los procesos y el desarrollo del capital humano.
Eje Estratégico 3	PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE
Objetivo Estratégico 3.1	Desarrollar prácticas sostenibles y responsables para la disminución del impacto ambiental en nuestro entorno.
Eje Estratégico 4	INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES DE AVIACIÓN CIVIL
Objetivo Estratégico 4.1	Aportar a la seguridad operacional de la aviación civil, determinando las causas probables de los accidentes e incidentes graves y hacer recomendaciones para prevenir la recurrencia de estos a través de la mejora continua en los procesos.

VISTA la Ley 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada.

VISTO el informe rendido mediante el oficio de fecha 22 de julio de 2021, por la División de Planificación y Desarrollo de la Junta de Aviación Civil, contenido del Borrador Final del Plan Estratégico Institucional (PEI) 2021-2024, de la Junta de Aviación Civil.

La Junta de Aviación Civil, en virtud de las atribuciones que le otorga la ley, DECIDIÓ mediante

RESOLUCIÓN 167-2021

PRIMERO: Aprobar el Plan Estratégico Institucional (PEI) 2021-2024 de la Junta de Aviación Civil (JAC) presentado por la División de Planificación y Desarrollo de la Junta de Aviación Civil.

SEGUNDO: Informar a la División de Planificación y Desarrollo de la JAC de la presente decisión, con el fin de que proceda con su difusión y acciones correspondientes.

TERCERO: Disponer que la presente Resolución sea publicada en la página web de la Junta de Aviación Civil (<http://www.jac.gob.do>).

Dada en el Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los once (11) días del mes de agosto del año dos mil veinte y uno (2021).

José Ernesto Marte Piantini
Dr. José Ernesto Marte Piantini
Presidente

JEMP/PPP/jcr.



2 de 2



C/ José Joaquín Pérez No. 104, Gazcue, Distrito Nacional
República Dominicana
Tel: 809-689-4167
www.jac.gob.do

