

SEGUNDA EDICIÓN

JULIO 2025



PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (PNAFAL)

APROBADO POR: COMITÉ NACIONAL
DE FACILITACION (CNF)

Publicado por la JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL.
Santo Domingo, República Dominicana.

La información sobre pedidos y una lista
completa de los ejemplares pueden obtenerse
en el sitio web de la JAC: www.jac.gob.do



Segunda Edición - © JAC, 2025

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción de ninguna parte de esta publicación, ni su tratamiento informático, ni su transmisión, de ninguna forma ni por ningún medio, sin la autorización previa y por escrito de la Junta de Aviación Civil (JAC).

Referencia Doc. 10042, Modelo de Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo

ÍNDICE

REGISTRO DE ENMIENDAS	15
CAPÍTULO 1	
Introducción	16
FINALIDAD DEL CNF Y DEL PNAFAL.....	17
BENEFICIOS DE UN PNAFAL.....	17
OBJETIVOS DEL PROGRAMA NACIONAL	18
DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO	18
CAPÍTULO 2	
Legislación	19
LEGISLACIÓN NACIONAL	19
LEGISLACIÓN INTERNACIONAL.....	20
CAPITULO 3	
Organización y gestión del CNF	21
RESPONSABILIDADES DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN.....	21
COMPOSICIÓN DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN.....	23
TAREAS Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL	24
COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN (CNF).....	24
COMITÉS DE FACILITACIÓN DE AEROPUERTOS	25
COORDINACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (PNAFAL).....	26

CAPITULO 4

Funciones, atribuciones y responsabilidades de los organismos que se ocupan de la facilitación del transporte aéreo28

AUTORIDAD DESIGNADA RESPONSABLE DEL PNAFAL	
JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL (JAC).....	29
INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC).....	30
AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD:.....	30
CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL (CESAC).....	30
AUTORIDAD AEROPORTUARIA DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO (DA)	32
AUTORIDAD ADUANERA: DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS (DGA).....	33
AUTORIDAD DE INMIGRACIÓN/AUTORIDAD DE EXPEDICIÓN DE DOCUMENTOS DE VIAJE, PASAPORTES, DOCUMENTO DE VIAJE PARA REFUGIADOS Y VISADOS.....	35
DIRECCIÓN GENERAL DE MIGRACIÓN (DGM), DIRECCIÓN GENERAL DE PASAPORTES (DGP) Y MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (MIREX)	35
AUTORIDAD SANITARIA: MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA (MSP) / SERVICIO NACIONAL DE SALUD (SNS)	37
AUTORIDAD EN MATERIA DE ALIMENTOS Y AGRICULTURA: MINISTERIO DE AGRICULTURA (MA).....	39
EXPLOTADORES DE AERONAVES OPERADORES AÉREOS NACIONALES Y EXTRANJEROS	40
OPERADORES AEROPORTUARIOS	41
AGENTES CONSIGNATARIOS Y AGENTES	42
DE ASISTENCIA EN TIERRA.....	42

CAPITULO 5

Definiciones y acrónimos	43
---------------------------------------	-----------

DEFINICIONES	43
---------------------------	-----------

ACRÓNIMOS	54
------------------------	-----------

CAPITULO 6

Organismos responsables de la implementación de las disposiciones relacionadas con la seguridad del anexo 9	55
--	-----------

ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES	55
--	-----------

CONTROL Y AUTORIZACIONES	55
---------------------------------------	-----------

Requisitos Documentales.....	56
------------------------------	----

Confirmación en la Declaración General	56
--	----

Presentación múltiple	57
-----------------------------	----

Exenciones	57
------------------	----

LISTA DE EQUIPAJE, SUMINISTROS Y DECLARACIÓN DE CORREO	58
---	-----------

Requisitos documentales	58
-------------------------------	----

Lista de suministros descargados o embarcados.....	58
--	----

Listas de equipaje acompañado o extraviado	58
--	----

Declaración de correo	58
-----------------------------	----

Lista de suministros a bordo.....	58
-----------------------------------	----

Suministros cargados o descargados.....	59
---	----

Equipaje acompañado y extraviado.....	59
---------------------------------------	----

Declaración postal.....	59
-------------------------	----

Copias máximas permitidas	59
---------------------------------	----

Exenciones en operaciones sin embarque o desembarque	59
--	----

CORRECCIÓN DE DOCUMENTOS	60
---------------------------------------	-----------

Corrección de errores involuntarios.....	60
--	----

Desinsectación y Desinfección.....	60
------------------------------------	----

Condiciones para la desinsectación a bordo.....	60
---	----

Métodos autorizados	60
---------------------------	----

Revisión técnica y transparencia informativa.....	61
---	----

Certificación de desinsectación.....	61
--------------------------------------	----

Aceptación de certificados en el aeropuerto de llegada.....	61
---	----

Consideraciones operativas y ambientales.....	61
---	----

Condiciones para la desinfección de aeronaves	61
---	----

VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL INTERNACIONAL Y OTROS VUELOS NO REGULARES	62
---	-----------

Publicación de requisitos y organismo competente	62
--	----

Avisos previos y coordinación interinstitucional.....	62
---	----

Autorización previa y vía diplomática.....	63
--	----

Información aceptada para operaciones en tránsito.....	63
--	----

Servicios de inspección fronteriza y despacho	63
---	----

Admisión temporal de aeronaves	63
--------------------------------------	----

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y SUS EQUIPAJES	64
---	-----------

Coordinación de controles fronterizos	64
---	----

Documentación de ingreso y salida.....	65
--	----

Control e integridad de los documentos de viaje	65
---	----

Gestión anticipada de datos (API/iAPI).....	65
---	----

Visados, residencia y permisos de salida.....	65
---	----

Formulario electrónico unificado y código QR	66
--	----

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS, DOCUMENTOS DE VIAJE Y OTROS PROCEDIMIENTOS ASOCIADOS.....	67
Certificados internacionales de vacunación o profilaxis.....	67
Asistencia en la verificación de documentos de viaje	67
Obligaciones de los operadores respecto a los documentos.....	67
Los operadores de aeronaves deberán:.....	67
Custodia y cuidado de pasajeros y tripulación.....	67
Tecnología y agilización de controles	68
Menores de edad	68
Gestión del equipaje separado de su propietario.....	68
Los operadores podrán:.....	68
Procedimientos aduanales y circuito selectivo.....	68
ENTRADA Y SALIDA DE CARGAS Y OTROS ARTÍCULOS.....	69
En cuanto a la Carga Aérea, el PNAFAL procura:.....	69
Procedimientos generales de despacho	69
Coordinación de inspecciones y control.....	70
Documentación e intercambio de datos.....	70
La responsabilidad de presentación de documentos será:	70
Simplificación, prioridades y zonas especiales.....	70
Se aplicarán procedimientos aduaneros simplificados cuando:.....	71
Zonas francas y depósitos	71
Mercancías no descargadas o por fuerza mayor	71
Reexpedición y suspensión de tributos.....	71
Carga de exportación	72
Intercambio de datos electrónicos.....	72
Exenciones y logística de servicio	72
Contenedores y paletas	72
Material Radioactivo.....	73

PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS.....	74
Personas no admisibles.....	74
Personas deportadas o expulsadas.....	74
Operacional o protección del vuelo.....	75
Documentos de viaje sustitutivos.....	75
AEROPUERTOS INTERNACIONALES, INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO	76
Diseño y mantenimiento de instalaciones	76
DISPOSICIONES RELATIVAS AL MOVIMIENTO DEL TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS	77
Coordinación para instalaciones y servicios adecuados:	77
Señalización en los aeropuertos:.....	77
SALIDA DE PASAJERAS Y PASAJEROS, TRIPULACIONES Y EQUIPAJES ...	78
Puestos de control en zonas de salida:.....	78
Inspección de seguridad a pasajeros y equipajes por parte del CESAC:...	78
Hay que asegurar que los procedimientos de inspección:.....	78
ENTRADA DE PASAJEROS, TRIPULACIONES Y EQUIPAJES	80
Puestos de control en zonas de llegada:.....	80
Determinar el número de puestos con base en:.....	80
Asegurar la disponibilidad de puestos secundarios o diferenciados para la atención de casos especiales, tales como:.....	80
TRÁNSITO Y TRASBORDO DE PASAJEROS Y TRIPULACIONES.....	81
Permanencia a bordo durante reabastecimiento de combustible:.....	81
Evaluación de riesgo:.....	81
Medidas de seguridad operacional:	81
Protección en tierra:.....	81
Embarque y desembarque durante reabastecimiento:	82
Documentación y autorización previa:	82

INSTALACIONES Y SERVICIOS VARIOS EN LOS EDIFICIOS TERMINALES DE PASAJERAS Y PASAJEROS.....	83
Reclamación de Equipaje.....	83
Dichas instalaciones deberán contar con:.....	83
INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL DESPACHO Y CONTROL EN AEROPUERTOS INTERNACIONALES.....	84
Reclamación de Equipaje.....	84
Dichas instalaciones deberán contar con:.....	84
INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL DESPACHO Y CONTROL EN AEROPUERTOS INTERNACIONALES.....	85
Disponibilidad de instalaciones y servicios para organismos oficiales.....	85
Responsabilidad institucional:.....	85
Adecuación de instalaciones:.....	85
Accesibilidad y eficiencia:.....	85
Coordinación operativa interinstitucional.....	85
Horarios de servicio:.....	85
Atención en picos operacionales:.....	86
Publicación de información aeronáutica (AIP).....	86
Divulgación oficial:.....	86
Actualización y accesibilidad:.....	86
PASAJEROS INSUBORDINADOS O PERTURBADORES.....	87
Prevención y concientización.....	87
Responsabilidad institucional:.....	87
Medios de divulgación:.....	87
Contenido mínimo del mensaje:.....	87
Respuesta ante incidentes con pasajeros insubordinados o perturbador.....	87
Aplicación de medidas:.....	87
Coordinación institucional:.....	88

Medidas operativas posibles:.....	88
Capacitación del personal.....	88
Programa de formación obligatoria:.....	88
Contenido de la capacitación:.....	88
Periodicidad y seguimiento:.....	88
ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS.....	89
BREVE PARADA - ESTANCIA.....	90
Procedimiento en caso de breve parada de la aeronave:.....	90
INTERRUPCIÓN DEL VUELO.....	91
Procedimiento en caso de interrupción prolongada o no reanudación del vuelo:.....	91
DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS.....	92
Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recuperación.....	92
Entrada temporal de personal y medios para asistencia e investigación..	92
Documentación simplificada.....	92
Traslado internacional de partes o componentes para análisis.....	93
Vuelos de socorro.....	93
Vuelos de repatriación.....	93
CONTAMINACIÓN MARINA Y OPERACIONES DE SEGURIDAD EN EMERGENCIAS.....	94
Procedimiento para operaciones en casode emergencia ambiental o de seguridad:.....	94
PLAN NACIONAL DE AVIACIÓN PARA BROTES DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES.....	95
El plan incluirá, entre otros elementos:.....	95

PROTOCOLO ANTE CASO SOSPECHOSO A BORDO DE UNA AERONAVE	96
Procedimiento ante la detección de enfermedad transmisible durante el vuelo:	96
PASAJEROS CON DISCAPACIDAD	97
Y/O MOVILIDAD REDUCIDA	97
Diseño y accesibilidad de infraestructuras.....	97
Acceso a la información.....	97
Coordinación institucional	98
ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES.....	99
Acceso al territorio nacional	99
Repatriación de restos mortales.....	99
Principios de actuación.....	100
TRATA DE PERSONAS	101
Como parte de esta estrategia integral, se establecerán	101
protocolos nacionales que incluyan:.....	101
La Dirección General de Migración (DGM) será designada como punto de contacto primario en cada aeropuerto del territorio nacional. Tendrá la responsabilidad de:.....	101
El personal de la DGM, CESAC, operadores aeroportuarios y de aeronaves deberá ser capacitado periódicamente para:	101
SISTEMAS DE INTERCAMBIO DEDATOS SOBRE LOS PASAJEROS.....	103
Requiere a los explotadores de aeronaves la transmisión de:.....	103
El sistema API está respaldado por:.....	103
Reglas para el intercambio de datos	103
Al desarrollar o modificar el sistema, las autoridades competentes Continuidad operativa y soporte técnico	104
Datos del Registro de Nombres de los Pasajeros (PNR).....	104

Las autoridades competentes deberán tener en cuenta los siguientes principios:

DISPOSICIONES SANITARIAS	106
Aplicación del reglamento sanitario internacional y disposiciones conexas.....	106
Certificados internacionales de vacunación o profilaxis.....	106
Notificación de enfermedades a bordo.....	106
Coordinación ante emergencias sanitarias (ESPIN / ESPII)	107
Principios operativos y garantías	107
Certificados internacionales de vacunación o profilaxis.....	107
INSPECCIÓN Y VERIFICACIÓN	108
DE DOCUMENTACIÓN SANITARIA.....	108
Disposiciones complementarias de aplicación sanitaria.....	108
Prevención y mitigación de enfermedades transmisibles	109
INSTALACIONES Y SERVICIOS NECESARIOS PARA IMPLANTAR LAS MEDIDAS DE SALUD PÚBLICA, EL SERVICIO MÉDICO DE URGENCIA Y LAS RELATIVAS A LA CUARENTENA DE ANIMALES Y PLANTAS.	110
APÉNDICE 1	111
APÉNDICE 2	112
APÉNDICE 3	113
APÉNDICE 4	114
APÉNDICE 5	115
APÉNDICE 6.	116
RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA.....	116
El Consejo de Cooperación Aduanera	116
APÉNDICE 7	119
APÉNDICE 8	120
APÉNDICE 9	121

- 1. DOCUMENTOS DE ATESTACIÓN DE PÉRDIDA O DESTRUCCIÓN DE DOCUMENTOS DE VIAJE (véase 5.6) 121
- 2. CARTA RELATIVA A DOCUMENTOS DE VIAJE FRAUDULENTOS, FALSIFICADOS O IMITADOS O A DOCUMENTOS AUTÉNTICOS PRESENTADOS POR IMPOSTORES (véase 5.7) 122
 - APÉNDICE 10 123
- 1. FINALIDAD DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO..... 124
- 2. ALCANCE DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO 124
- 3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN..... 124
 - APÉNDICE 11..... 126
- 1. FINALIDAD DEL PROGRAMA NACIONAL FAL..... 126
- 2. ALCANCE DEL PROGRAMA NACIONAL FAL..... 126
 - APÉNDICE 12..... 126
- 3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN..... 126
- 4. ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL 127
 - APÉNDICE 13 Formulario de Salud Pública 130
 - APÉNDICE 14 Acta de Reunión del Comité de Facilitación de Aeropuertos..... 131

REGISTRO DE ENMIENDAS

Este documento estará sujeto a enmiendas periódicamente, con el fin de incluir los cambios de la reglamentación nacional e internacional, así como, las oportunidades de mejoras que sean necesarias.

El organismo de coordinación es el Comité Nacional de Facilitación (CNF).

No.	Fecha de Aplicación	Fecha de Publicación	Anotada por:

CAPÍTULO 1

Introducción

FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

La Facilitación del transporte aéreo constituye un componente estratégico del sistema de aviación civil internacional y una responsabilidad fundamental asumida por los Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago), tal como lo establecen los artículos 13, 22 y 23 y el Anexo 9 – Facilitación del citado convenio. Esta obligación conlleva la aplicación coordinada de medidas normativas, operativas y tecnológicas orientadas a simplificar y agilizar el despacho de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, correo y suministros, sin detrimento del cumplimiento de los requisitos de seguridad, migración, sanidad y aduanas.

República Dominicana como Estado Parte signatario del Convenio, ha integrado estas disposiciones en su marco jurídico nacional, particularmente a través de los artículos 264 y 265 de la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil.

A través del Comité Nacional de Facilitación (CNF) coordina las políticas, acciones y procedimientos interinstitucionales necesarios para asegurar el cumplimiento de las normas contenidas en el Anexo 9 y otras normativas locales. Para ello, el CNF verifica la implementación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNAFAL), el cual constituye el instrumento operativo mediante el cual el Estado Dominicano da cumplimiento a sus obligaciones internacionales en materia de facilitación.

Para la elaboración del presente programa se tomaron en consideración las orientaciones contenidas en los documentos del Manual de Facilitación (Doc9957) y el Modelo del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (Doc. 10042), documentos que orientan la implementación práctica y armonizada de estas medidas.

FINALIDAD DEL CNF Y DEL PNAFAL

El objetivo del CNF y del PNAFAL es mantener un entorno de aviación civil seguro y protegido en el que los servicios se presten de manera fiable y eficiente.

El CNF constituye un foro de consulta y de intercambio de información sobre cuestiones de facilitación entre los interesados gubernamentales, los representantes de los gobiernos de otras comunidades relacionadas con el transporte aéreo y el sector privado. Si bien se compromete a facilitar la autorización eficaz de las aeronaves que llegan y salen, la República Dominicana mantendrá una seguridad de alto nivel, la aplicación efectiva de la ley y un servicio al cliente de alta calidad.

El PNAFAL, define las funciones, atribuciones y responsabilidades de todas las entidades que intervienen en las actividades de facilitación del transporte aéreo en nuestro país.

BENEFICIOS DE UN PNAFAL

El PNAFAL pretende abordar y armonizar los intereses de todas las entidades que participan en la facilitación, como las autoridades, los explotadores de aeronaves, los usuarios de transporte aéreo comercial, los aeropuertos, etc., para promover el crecimiento del sector de transporte aéreo de una forma fiable, segura y viable. Los posibles beneficios que se esperan obtener son los siguientes:

- a)** Mantener o aumentar la calidad en el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros y cargas;
- b)** Mantener o aumentar el nivel de servicio a los pasajeros, así como la rentabilidad y la eficiencia de los procesos y procedimientos;
- c)** Facilitar y promover el crecimiento del transporte aéreo, y adaptarse a él;
- d)** Contribuir a una experiencia positiva que satisfaga las necesidades de los pasajeros.

El PNAFAL de la República Dominicana se implementa mediante las actividades del Comité Nacional de Facilitación. El Comité Nacional de Facilitación como órgano adscrito a la Junta de Aviación Civil es la autoridad designada por el Estado Dominicano en el marco de su administración y que será responsable del desarrollo, la implementación y el mantenimiento del PNAFAL.

El Comité Nacional de Facilitación está presidido por el presidente de la Junta de Aviación Civil.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

El Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNAFAL) tiene como propósito garantizar una gestión eficiente de los flujos de aeronaves, pasajeros, tripulación, carga y correo dentro del sistema aeroportuario de la República Dominicana, asegurando el cumplimiento de las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo 9-Facilitación de la OACI, así como la coordinación efectiva entre las entidades responsables de la facilitación del transporte aéreo.

El PNAFAL se basa en principios de eficiencia, seguridad, interoperabilidad y simplificación de procesos, con el fin de garantizar que los aeropuertos dominicanos operen bajo los más altos estándares internacionales, favoreciendo el comercio, el turismo y el desarrollo económico del país.

Los objetivos estratégicos del PNAFAL son los siguientes:

- a)** Garantizar la implantación de normas y métodos recomendados (SARPS) que figuran en el Anexo 9 – Facilitación;
- b)** Mejorar los procesos y procedimientos para facilitar el movimiento de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, cargas, equipajes, correo y contenedores mediante la eliminación de obstáculos y retrasos innecesarios, además de mejorar la eficiencia, la productividad y la calidad de los servicios de transporte aéreo civil;
- c)** Apoyar de manera proactiva el desarrollo de estrategias innovadoras para abordar los problemas de facilitación en el sector del transporte aéreo y el entorno de la aviación civil.

CAPÍTULO 2

Legislación

LEGISLACIÓN NACIONAL

- Constitución de la República Dominicana, proclamada el 31 de octubre 2024.
- Ley Núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada.
 - Ley Núm. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.
 - Ley Núm. 8-78 que crea la Comisión Aeroportuaria y su órgano ejecutivo, el Departamento Aeroportuario.
 - Ley Núm. 285-04, Ley General de Migración, del 15 de agosto de 2004.
 - Ley Núm. 549 del 10 de marzo de 1970, sobre la creación de la Dirección General de Pasaporte.
 - Ley Núm. 208 del 8 de octubre de 1971, sobre Pasaporte.
 - Ley Núm. 630-16 del 20 de julio del 2016, del Ministerio de Relaciones Exteriores y del servicio exterior.
 - Ley Núm. 168-21 sobre Aduanas de la República Dominicana.
 - Reglamento Núm. 142-17 de fecha 21 de abril del año 2017 de la Ley Orgánica del Ministerio de Relaciones Exteriores y del Servicio Exterior.
 - Ley No. 4030, sobre defensa del ganado nacional;
 - Ley No. 4990, de Sanidad Vegetal.
 - Reglamento 631-11 de Aplicación de la Ley General de Migración
 - El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 15), Servicios De Información Aeronáutica.

- La Ley Núm. 42-01, Ley General de Salud, del 8 de marzo del 2001.
- La Ley Núm. 50-88, Sobre Drogas y Sustancias Controladas, del 30 de mayo del 1988.
- La Ley Núm. 107-13, sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración Pública y Sobre Procedimiento Administrativo, de fecha 8 de agosto del 2013.
- La Ley Núm. 5-13 sobre Discapacidad en la República Dominicana.
- El Decreto Núm.144-12, que Reglamenta las Funciones del Operador Económico Autorizado (OEA) del 22 de marzo del 2012.
- Resoluciones DGM-02-2018 y DGM-04-2012

LEGISLACIÓN INTERNACIONAL

- Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300) (Convenio de Chicago).
- OACI — Anexo 9 — Facilitación (17ª edición, marzo de 2025).
- OMA (Organización Mundial de Aduanas) — Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kioto).
- OMA — Marco normativo SAFE, que regula la cooperación entre las Aduanas y Otras Autoridades de Control Fronterizo.
- OMS (Organización Mundial de la Salud) — Reglamento Sanitario Internacional (RSI).
- El Protocolo para Prevenir, Reprimir y Sancionar la Trata de Personas, especialmente Mujeres y Niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional, del 15 de noviembre del 2000.

CAPITULO 3

Organización y gestión del CNF

COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN

La facilitación del transporte aéreo es un elemento clave para garantizar la eficiencia, seguridad y competitividad de la aviación civil en la República Dominicana. En este sentido, la correcta implementación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNAFAL) requiere de una estructura de gobernanza que permita coordinar de manera efectiva a las distintas entidades involucradas en la facilitación aeroportuaria. Para cumplir con este propósito, se establece el Comité Nacional de Facilitación (CNF), cuya función principal es implantar y administrar las disposiciones del PNAFAL en el territorio nacional, en concordancia con las Normas y Métodos Recomendados (SARPs) del Anexo 9 – Facilitación de la OACI.

El CNF se configura como el principal foro de coordinación interinstitucional en materia de facilitación, reuniendo a representantes de los ministerios, organismos gubernamentales, operadores aeroportuarios, explotadores de aeronaves y otros actores clave del sector. Su objetivo es eliminar los obstáculos y retrasos innecesarios en los procesos aeroportuarios, promoviendo la eficiencia operativa sin comprometer la seguridad ni el cumplimiento de las normativas internacionales.

RESPONSABILIDADES DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN

- 1.** Garantizar la coordinación entre los ministerios, los organismos y la industria pertinentes para eliminar los obstáculos y los retrasos innecesarios y mejorar la eficiencia y el nivel de los servicios de transporte aéreo civil;
- 2.** Desarrollar e implementar las disposiciones del PNAFAL de conformidad con las disposiciones del Anexo 9 — Facilitación;
- 3.** Plantear recomendaciones para mejorar la facilitación del transporte aéreo civil ofrecida por las entidades correspondientes;

4. Fomentar el desarrollo de métodos recomendados en todas las áreas de la facilitación del transporte aéreo civil (p. ej., inmigración, aduanas o atención de personas con discapacidad);

5. Debatir sobre los cambios propuestos en los reglamentos en materia de facilitación del transporte aéreo civil (p. ej., en las enmiendas al Anexo 9);

6. Informar las recomendaciones que le someten los Comités de Facilitación de Aeropuertos, escuchar su punto de vista y realizar recomendaciones en

relación con las cuestiones relacionadas con el PNAFAL y, a su vez, señalar cuestiones a tratar por estos comités.

7. Coordinar periódicamente con sus homólogos de los comités de seguridad CONASAC, a través de los miembros participantes en ambos grupos, de forma que estén al día del trabajo de ambos comités, y a su vez remitir las cuestiones de interés común para su análisis

COMPOSICIÓN DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN

El Comité Nacional de Facilitación (CNF), constituido por el Artículo 265 de la Ley de Aviación Civil No. 491-06, estará integrado por los siguientes miembros:

Los miembros de la Junta de Aviación Civil (JAC), según la integración establecida en el Artículo 207 de la Ley Núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada; quienes, de pleno derecho, además serán miembros del Comité Nacional de Facilitación.

- | | |
|--|---|
| a) El Ministro de Salud Pública. | g) El Presidente de la Asociación de Aeropuertos. |
| b) El Ministro de Agricultura. | h) El Director General de Pasaportes. |
| c) El Director General de Migración. | i) El Presidente de la Asociación Dominicana de Líneas Aéreas. |
| d) El Director Nacional de Inteligencia. | j) Dirección Nacional de Investigación. |
| e) El Director General de Aduanas. | |
| f) El Presidente de la Dirección Nacional de Control de Drogas. | |

El Comité Nacional de Facilitación, en el desempeño de sus funciones y en el tratamiento de temas de su competencia, podrá invitar a representantes de otras instituciones no miembros del CNF, y personal especializado, a los fines que edifiquen u oriente sobre un tema específico de la agenda a ser conocida por dicho comité.

TAREAS Y PROGRAMA DE TRABAJO DEL COMITÉ NACIONAL DE FACILITACIÓN (CNF)

1. Revisará periódicamente el nivel de la facilitación de aviación civil en los aeropuertos internacionales del país;
2. Mantenerse informado sobre los temas abordados en los Comités de Facilitación de los Aeropuertos a fin de velar que las prácticas y los procedimientos empleados en los aeropuertos estén en conformidad con la legislación aplicable y los SARPS de la OACI;
3. Considerará los cambios propuestos en la legislación internacional o en las prácticas recomendadas enviadas por foros internacionales y ofrecerá su opinión para la formulación de la postura política nacional;
4. Revisará las disposiciones del Anexo 9 - Facilitación y su implementación por medio de prácticas y procedimientos a nivel nacional, con el fin de determinar el cumplimiento o las diferencias de archivos con los SARPS del Anexo 9 - Facilitación de la autoridad designada;
5. Revisará sistemáticamente las diferencias de archivos con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en lo que se refiere al Anexo 9, así como cualquier legislación o reglamento que exijan las prácticas y los procedimientos que dan lugar a dichas diferencias con el fin de trabajar en pro de su eliminación, ya sea proponiendo cambios en las prácticas y los procedimientos en cuestión, o, en caso necesario, proponiendo cambios en la legislación o los reglamentos aplicables;
6. Identificará y compartirá la información de cada entidad participante sobre los desarrollos en sus respectivos ámbitos de trabajo que puedan afectar a la facilitación;
7. Garantizará a los Comités de facilitación de aeropuertos se reúnan periódicamente para supervisar y evaluar los progresos realizados.

COMITÉS DE FACILITACIÓN DE AEROPUERTOS

El Comité de Facilitación de Aeropuerto actúa como un mecanismo de coordinación interinstitucional, asegurando que las operaciones aeroportuarias se desarrollen de manera ágil, eficiente y conforme a las Normas y Métodos Recomendados (SARP's) del Anexo 9

labor se centra en la identificación de oportunidades de mejora en los tiempos de despacho, la optimización de los flujos de pasajeros y carga, y la modernización de los sistemas de inspección mediante el uso de tecnologías avanzadas.

En cada aeropuerto del país funciona un Comité de Facilitación de Aeropuertos con el propósito de supervisar, evaluar y mejorar continuamente los procedimientos relacionados con la entrada, salida y tránsito de aeronaves, pasajeros, tripulación, carga y correo. A través de la implementación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNAFAL) deberá evaluar la efectividad de las reuniones de dicho comité.

Los Comités de facilitación de aeropuertos proporcionarán información actualizada al Comité Nacional de Facilitación, sobre los asuntos de facilitación de los aeropuertos o en los casos que fuese necesario, designarán un representante para que actúe en calidad de miembro del Comité Nacional de Facilitación para informar de los problemas de facilitación del transporte aéreo que no se puedan resolver a nivel operativo.

- Implantar el programa nacional de facilitación del transporte aéreo a nivel del aeropuerto;
- Examinar los problemas que surjan en relación con la autorización de aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores, y proporcionar en la medida de lo posible, soluciones eficaces a los problemas que puedan producirse en el aeropuerto de que se trate;
- Formular recomendaciones, si procede, al Comité nacional FAL o al ministerio/dirección/entidad de que se trate para la implementación de propuestas que no pueda llevar a cabo el Comité de facilitación de aeropuerto.
- Realizar inspecciones periódicas de las facilidades de infraestructura servicios y procedimientos en los aeropuertos. El presidente del comité de facilitación del aeropuerto será responsable de que se realicen estas inspecciones enviando el informe correspondiente al Comité Nacional de Facilitación.

COORDINACIÓN DEL PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (PNAFAL)

Para garantizar una coordinación efectiva entre los ámbitos de facilitación y seguridad de la aviación civil, se establece el siguiente procedimiento de coordinación entre el Comité Nacional de Facilitación (CNF) y el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC):

Modalidad de Coordinación: Modalidad de Coordinación: La coordinación se realizará principalmente a través de comunicación escrita (correspondencia oficial o correo electrónico institucional), informes técnicos y consultas directas entre puntos focales designados por cada comité. Se privilegiará esta vía en atención a las altas responsabilidades de los miembros titulares de ambos comités.

Puntos Focales Técnicos: Cada comité designará un punto focal técnico principal y un suplente, con atribuciones de análisis y canalización de información, quienes mantendrán una línea de comunicación activa y expedita entre ambas instancias. Estos puntos focales podrán coordinar propuestas, evaluar temas técnicos y, de ser necesario, elevar asuntos a los niveles superiores.

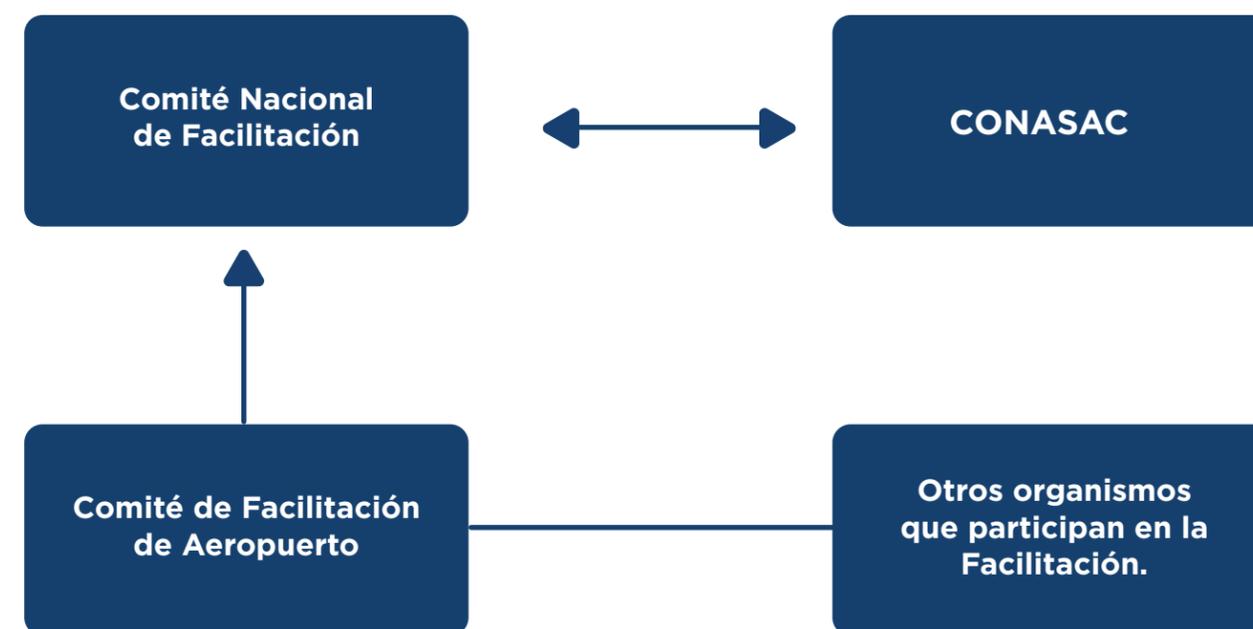
Frecuencia de Interacción: La coordinación se activará exclusivamente ante situaciones especiales, temas urgentes o de interés común, tales como incidentes operacionales, nuevas disposiciones internacionales, hallazgos críticos de auditorías, o cambios normativos que afecten tanto la seguridad como la facilitación.

Mecanismo de Activación: Ante la identificación de una situación relevante, el punto focal correspondiente deberá emitir una solicitud de coordinación, la cual será atendida por el punto focal del otro comité en un plazo razonable. En caso de requerirse una reunión técnica, esta podrá celebrarse de forma virtual o presencial entre los enlaces técnicos.

Seguimiento y Registro: Toda comunicación, decisión o acuerdo resultante de este mecanismo deberá documentarse mediante informes técnicos, correos oficiales o actas breves que respalden la trazabilidad y permitan auditoría posterior.

Sin detrimento de reconocer la importancia y jerarquía del CONASAC, de acuerdo con la Ley No. 188- 11, y por reconocimiento de la OACI, el organismo a cargo de la Seguridad, Anexo 17 Seguridad, es el CESAC.

La siguiente figura ilustra el marco de coordinación que deberá adoptarse en la implementación del PNAFAL:



CAPITULO 4

Funciones, atribuciones y responsabilidades de los organismos que se ocupan de la facilitación del transporte aéreo

La implementación efectiva del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (PNAFAL) de República Dominicana requiere la participación coordinada de múltiples organismos y entidades que desempeñan funciones clave en la gestión de la facilitación. Todas las entidades mencionadas en este capítulo tendrán la responsabilidad de coordinar, cooperar y comunicar al Comité Nacional de Facilitación cualquier procedimiento en sus respectivas áreas que pudiera afectar los mencionados en este Programa Nacional de Facilitación.

La correcta ejecución del PNAFAL depende de la interacción eficiente entre entidades como la Junta de Aviación Civil (JAC), el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), la Dirección General de Aduanas (DGA), la Dirección General de Migración (DGM), la Autoridad Aeroportuaria Dominicana (AAD), el Ministerio de Salud Pública (MSP), los operadores aeroportuarios, las aerolíneas y los agentes de asistencia en tierra. Cada una de estas entidades tiene funciones claramente definidas dentro del marco normativo nacional e internacional.

A continuación, se describe la asignación de funciones/atribuciones relacionadas con la facilitación de los organismos y organizaciones en virtud del PNAFAL.

- Participación y coordinación con el Comité Nacional de Facilitación.
- Comunicación del material relacionado con el Comité Nacional de Facilitación y la OACI.
- Implementación de los SARPS del Anexo 9.
- Comunicación oportuna de las diferencias planificadas al Comité Nacional de Facilitación.
- Realización de todos los esfuerzos para garantizar el cumplimiento con el Anexo 9 y evitar las diferencias con los SARPS del Anexo 9.
- Comunicación y coordinación, según sea necesario, con los representantes de la OACI.

AUTORIDAD DESIGNADA RESPONSABLE DEL PNAFAL JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL (JAC)

La Junta de Aviación Civil (JAC), es la autoridad designada y el coordinador asociado general del PNAFAL. El presidente del Comité Nacional de Facilitación es responsable de convocar reuniones ordinarias y ad hoc de dicho comité y de garantizar que la autoridad competente contemple las políticas o los reglamentos propuestos por dicho comité a efectos de la legislación nacional. La autoridad designada se coordinará con todas las autoridades responsables, quienes mantendrán plena responsabilidad en sus ámbitos de competencia específicos.

Las responsabilidades de facilitación de la autoridad designada son:

- a) Trabajar con el presidente/representante del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC) a fin de lograr y mantener la coherencia entre el PNAFAL y el PNSAC.
- b) Trazar la política sobre facilitación a nivel nacional.
- c) Aprobar y velar porque se cumplan con los programas anuales de Facilitación al Transporte Aéreo, que deben aprobarse anualmente. Estos programas deben ser cumplido tanto por los aeropuertos, como por otras instituciones que asuman responsabilidades que deben de cumplir, por ejemplo, normas sobre pasaporte electrónico, programas de inoculación, programas sobre transporte de mercancía, etc.
- d) Revisar periódicamente que se cumple plenamente con los SARPS del Anexo 9 y, si es necesario, las diferencias de archivos, y notificar a la OACI.
- e) Revisar periódicamente que se cumple plenamente con los SARPS del Anexo 9 y notificar a la OACI las diferencias con la normativa nacional.
- f) Garantizar que las operaciones se lleven a cabo en conformidad con las leyes dominicanas, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de productividad para los operadores, los aeropuertos y los organismos estatales (de inspección) implicados; y garantizar que las operaciones se lleven a cabo en conformidad con las normas nacionales en materia de facilitación del transporte aéreo, manteniendo al mismo tiempo un alto nivel de productividad para los operadores, los aeropuertos, autoridades competentes y demás partes involucradas en la facilitación del transporte aéreo.

g) Abordar cualquier otra cuestión relacionada con la facilitación del transporte aéreo bajo la dirección del presidente del Comité Nacional de Facilitación.

h) Abordar cualquier otra cuestión relacionada con la facilitación del transporte aéreo que sean presentados por los Comités de Facilitación de Aeropuertos, que no estén al alcance de estos para su gestión.

i) Participar en reuniones del CONASAC cuando fuere necesario.

INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC)

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación del transporte aéreo civil que deben tenerse en cuenta son:

a) Elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con la ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al convenio de Chicago.

b) Investigar, independientemente de las actuaciones que realicen las autoridades judiciales competentes, las infracciones a la ley, los reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la actividad aeronáutica, cuya aplicación y control le corresponda.

c) Autorizar y fiscalizar la construcción, puesta en funcionamiento y operación aeronáutica de los aeropuertos y aeródromos de uso público y privado del país.

AUTORIDAD COMPETENTE EN MATERIA DE SEGURIDAD: CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL (CESAC)

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación del transporte aéreo civil que deben tenerse en cuenta son:

a) Establecer y garantizar la implementación de un Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) para proteger la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita;

b) Definir y asignar tareas y coordinar actividades entre los departamentos, los

organismos y otras organizaciones del Estado, el aeropuerto y los explotadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades que se encarguen o sean responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC);

c) Participación en el Comité Nacional de Facilitación y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

d) Organizar los recursos y las instalaciones de apoyo exigidas por los servicios de seguridad de la aviación de manera que estén disponibles en cada uno de los aeropuertos que brinde servicios relacionados con la aviación civil;

e) Coordinar y trabajar en estrecha colaboración con otros organismos estatales, explotadores de aeronaves y operadores aeroportuarios en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación de tal manera que se minimicen los retrasos e inconvenientes innecesarios para el traslado de pasajeros, equipaje, carga y aeronaves.

f) Organizar controles y procedimientos de seguridad de modo que, en la medida de lo posible, tengan una interferencia mínima, o provoquen el mínimo retraso, en las actividades de la aviación civil, siempre que la eficacia de estos controles y procedimientos de seguridad no se vea reducida;

g) A fin de facilitar la salida de las aeronaves, al inspeccionar a los pasajeros y su equipaje como medida de seguridad, utilizará un equipo especializado para llevar a cabo esa tarea, con el propósito de reducir el número de personas a las cuales se les deba efectuar un registro por otros medios.

h) Garantizar, siempre que sea posible, el uso de técnicas de inspección y examinación eficientes de los viajeros y sus equipajes, la carga y las aeronaves para facilitar salida de las aeronaves;

i) Permitir la adopción de procedimientos, servicios e iniciativas para facilitar el traslado de viajeros, equipaje, carga y aeronaves, siempre que se cumplan todas las medidas de seguridad necesarias y otros requisitos de control.

AUTORIDAD AEROPORTUARIA DEPARTAMENTO AEROPORTUARIO (DA)

El Departamento Aeroportuario, en su calidad de órgano permanente de la Comisión Aeroportuaria, y regulador del sistema aeroportuario nacional, tiene las siguientes responsabilidades:

- a.** Garantizará que los aeropuertos sean operados de conformidad con las leyes dominicanas y los compromisos asumidos por los operadores aeroportuarios privados y concesionados en virtud de sus contratos suscritos con el Estado Dominicano.
- b.** Tramitará y dará seguimiento ante los operadores aeroportuarios concesionados y privados sobre los aspectos de infraestructura y servicios con que cuentan los aeropuertos internacionales del país, a fin de que estos proporcionen instalaciones y servicios satisfactorios para una rápida gestión y autorización de tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores.
- c.** Ostenta de manera permanente la Secretaría de los Comités de Facilitación de Aeropuertos del país. Sus responsabilidades como secretario son:
 - i.** Asistir al presidente del Comité de Facilitación de Aeropuertos para formular el orden del día de las reuniones;
 - ii.** Coordinar y convocar a los miembros del Comité de Facilitación de Aeropuertos, por mandato del presidente, para las reuniones ordinarias y extraordinarias.
 - iii.** Enviar a los miembros del Comité la convocatoria y la agenda de los temas a ser discutidos y llevar debidamente preparados los asuntos que deban tratarse.
 - iv.** Recibir las proposiciones de los miembros relativas a la facilitación.
 - v.** Firmar juntamente con el presidente y los demás miembros del Comité las actas de las reuniones.
 - vi.** Entregar a cada miembro del Comité copia de las actas de las reuniones, después de firmadas
 - vii.** Resguardar y archivar la documentación del Comité.

AUTORIDAD ADUANERA: DIRECCIÓN GENERAL DE ADUANAS (DGA)

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

- a.** Supervisión de la llegada y salida de viajeros, carga y correo a fin de garantizar el cumplimiento con la legislación nacional.
- b.** En cumplimiento de los SARPS del Anexo 9, la autoridad aduanera deberá enviar electrónicamente la información necesaria para la llegada y salida de la carga.
- c.** Introducción de procedimientos simplificados de despacho de mercancías para la salida o entrada en el país.
- d.** Incautación de mercancías prohibidas y detención de productos restringidos (en espera de la presentación de los certificados pertinentes si ese es el caso); En el marco de su competencia, según las leyes aduaneras y tributarias aplicables a la Dirección General de Aduanas.
- e.** Participación en el Comité Nacional de Facilitación y, en caso necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.
- f.** Prestación de servicios suficientes sin cargo alguno a los operadores durante las horas de trabajo establecidas.

En ese contexto, los organismos involucrados en las actividades de Facilitación (FAL), tanto del ámbito público como privado, deben orientar su accionar conforme a los principios rectores que aseguran eficiencia, transparencia y coordinación interinstitucional, procurando:

- a)** La aplicación de metodologías de gestión de riesgos en los procedimientos de control fronterizo para el levante o despacho de mercancías, con base en criterios objetivos y documentados;

b) El desarrollo de tecnologías de la información eficaces, seguras e interoperables, que incrementen la efectividad de los procesos en los aeropuertos y permitan el intercambio electrónico de datos entre entidades competentes;

c) La implementación de procedimientos de presentación anticipada de datos, que faciliten la programación operativa de las autoridades y optimicen la toma de decisiones en tiempo real;

d) La realización de inspecciones conjuntas y simultáneas, bajo la coordinación de la Dirección General de Aduanas, integrando en un

solo proceso los controles aduaneros y para aduaneros de manera sincronizada;

e) La habilitación de zonas de inspección conjunta en zonas primarias aduaneras, con infraestructura adecuada y medidas de seguridad que permitan la actuación coordinada de todas las autoridades intervinientes en el proceso de despacho y control.

Estos principios son clave para garantizar que los controles implementados sean eficaces, pero no intrusivos, y que la cadena de facilitación funcione con fluidez, eficiencia y conformidad normativa. Así, la Facilitación deja de ser un proceso aislado y se convierte en un sistema de gobernanza colaborativo, orientado a mejorar la competitividad del país, la experiencia del usuario y el desempeño del transporte aéreo como sector clave para el desarrollo económico y la conectividad internacional.

AUTORIDAD DE INMIGRACIÓN/AUTORIDAD DE EXPEDICIÓN DE DOCUMENTOS DE VIAJE, PASAPORTES, DOCUMENTO DE VIAJE PARA REFUGIADOS Y VISADOS

DIRECCIÓN GENERAL DE MIGRACIÓN (DGM), DIRECCIÓN GENERAL DE PASAPORTES (DGP) Y MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (MIREX)

Las responsabilidades específicas en el área de la facilitación que deben tenerse en cuenta son:

a) Emisión y renovación de documentos de viaje y garantía de que los documentos de viaje eMRTD cumplen con las especificaciones de la OACI del Doc. 9303, a fin de asegurar su legibilidad en lectores mecánicos de distintos fabricantes en todo el mundo;

b) Detección y denegación de emisión de documentos de viaje a personas no identificadas o indocumentadas que puedan representar una amenaza para la aviación civil y el Estado;

c) Coordinarse con las autoridades de seguridad, si es preciso, para garantizar que las tecnologías incorporadas a los documentos de viaje mejoren la facilitación y la seguridad del viajero;

d) Comprobación de la validez, legitimidad, calidad, integridad y aceptabilidad de los documentos de viaje, en los puntos de control fronterizo.

e) Examinación de las personas antes de la entrada al Estado y la salida de éste.

f) Garantía de que la tarjeta de embarque y desembarque se ajusta a los requisitos de formato de la OACI establecidos en el Anexo 9; -cuando se necesiten tarjetas de embarque y desembarque (e-Ticket).

g) Identificación y prevención de los viajes de personas que carecen de la documentación requerida, ya que pueden constituir una amenaza para la aviación civil y el Estado.

h) Si la legislación internacional o nacional lo permite, creación y adopción de una política activa de intercambio de información con las partes interesadas y los Estados de la región para proteger las fronteras nacionales de las consecuencias negativas de la inmigración ilegal.

- i)** Ayuda a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje.
- j)** Información a los operadores de los requisitos de la autoridad designada con respecto a la entrada, el tránsito y la salida de los viajeros.
- k)** En caso de accidentes de aviación, aceptación sin demora de la entrada, con carácter provisional, de los expertos necesarios para la búsqueda, el rescate, la investigación de accidentes y la reparación o el salvamento de aeronaves de conformidad con el Anexo 12.
- l)** En los casos en que se requiera un visado para expertos en investigación sobre una misión relacionada con un accidente, la autoridad designada deberá, cuando sea necesario y, de forma excepcional, expedir un visado a su llegada o facilitarles la llegada.
- m)** Garantía de aplicación de las disposiciones del Anexo 9 en relación con personas no admisibles y deportadas.
- n)** Participación en el Comité Nacional de Facilitación y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.
- o)** Prestación de servicios suficientes para operadores sin cargo alguno durante las horas de trabajo establecidas.

AUTORIDAD SANITARIA: MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA (MSP) / SERVICIO NACIONAL DE SALUD (SNS)

De acuerdo con el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300), se tomarán medidas eficaces para evitar la propagación de enfermedades de transmisión por aire. En lo que respecta a la facilitación, el Ministerio de Salud Pública y el Servicio Nacional de Salud, por ser las autoridades sanitarias son responsables, entre otras cosas, de lo siguiente:

- a.** Colaboración activa con la Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud (OMS/OPS) y otros países con el fin de garantizar que el Reglamento Sanitario Internacional (RSI) se implante eficazmente.
- b.** Detección de acontecimientos que impliquen enfermedades o muertes por encima de los niveles esperados durante un período de tiempo determinado en todas las áreas del Estado.
- c.** Presentación inmediata de toda la información básica y disponible para obtener una respuesta adecuada de los servicios de atención sanitaria.
- d.** Implementación de medidas de control preliminares (para paliar la propagación de enfermedades) de forma inmediata. Respuesta rápida y eficaz a los riesgos para la salud pública y las emergencias de salud pública de interés internacional.
- e.** Garantía de aplicación de desinsectación, desinfección y descontaminación de las aeronaves en conformidad con las recomendaciones de la OMS y en cumplimiento con el RSI.
- f.** Proporción de recursos humanos necesarios para proveer los servicios de salud colectiva en los aeropuertos. En colaboración con los explotadores de aeronaves y aeropuertos, garantía de que la preparación y el almacenamiento de alimentos, el servicio de comidas, el suministro de agua y otros elementos destinados al consumo en el aeropuerto o a bordo de una aeronave son higiénicos y cumplen con las normas establecidas por la OMS, normativas de la autoridad sanitaria nacional (MSP). y la autoridad en materia de alimentos y agricultura.

g. Notificación inmediata a la OMS y de conformidad con los requisitos del RSI de toda la información esencial relacionada con cualquier riesgo para la salud a escala internacional.

h. Establecimiento y mantenimiento de un plan de contingencia de emergencia de salud pública a fin de asegurar una rápida respuesta a cualquier emergencia de salud pública de interés internacional.

i. Garantía de proporción del espacio adecuado, separado del resto de pasajeros, para entrevistar a personas sospechosas o afectadas.

j. Evaluación del estado de salud y, si es necesario, organización de la cuarentena de los viajeros sospechosos.

k. Participación en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación, a requerimiento.

l. Establecer o mantener un canal de comunicación con las demás autoridades del aeropuerto que permita obtener conocimientos y evidencias relacionadas al establecimiento de medidas de control especialmente a la llegada de aeronaves.

Ambiente seguro para los viajeros: actividades relacionadas con la regulación y monitoreo de espacios de expendio de alimentos, bebidas, fuentes comunes de agua (incluyendo piscinas y SPA), calidad del aire, manejo de desechos sólidos y líquidos, manejo de la basura internacional, control vectorial, gestión de restos humanos y contaminaciones peligrosas diferentes a contaminación microbiológica (tales como fuentes radio nucleares y químicas).

AUTORIDAD EN MATERIA DE ALIMENTOS Y AGRICULTURA: MINISTERIO DE AGRICULTURA (MA)

En términos de facilitación, el Ministerio de Agricultura (MA) debe garantizar lo siguiente:

a. Que las plantas y los animales que se exporten o importen al país cumplan con las regulaciones de transporte y la certificación necesaria de los organismos competentes.

b. Que se mantengan las consultas con los organismos/instituciones internacionales que regulan la alimentación, la agricultura y los animales con el fin de estar al corriente de las últimas novedades y poner al día al comité de facilitación del aeropuerto y otras partes interesadas sobre la evolución de los acontecimientos que afecten a la aviación civil.

c. Cuando sea necesario desinfectar una aeronave por motivos de sanidad animal, solo se emplearán los métodos y desinfectantes recomendadas por la Oficina Internacional de Epizootias.

d. Declaración de medidas extraordinarias en caso de amenaza de enfermedad animal.

e. Participación en las reuniones del Comité Nacional de Facilitación, a requerimiento.

EXPLOTADORES DE AERONAVES OPERADORES AÉREOS NACIONALES Y EXTRANJEROS

Los explotadores de aeronaves deben:

- a.** Manejar los pasajeros y la carga de manera eficiente.
- b.** Informar a los pasajeros de los requisitos particulares de los países que tienen intención de visitar o por los que desean atravesar.
- c.** Tomar las precauciones necesarias para asegurarse de que los pasajeros estén en posesión de los documentos de viaje necesarios en el momento del embarque.
- d.** Asumir la responsabilidad de la custodia y el cuidado de los pasajeros que desembarcan y miembros de la tripulación desde el momento en que abandonan la aeronave hasta que se aceptan para su inspección.
- e.** Prestar asistencia adecuada a los pasajeros con necesidades especiales, incluso los menores de edad o los pasajeros con movilidad reducida o discapacidad.
- f.** Informar a los operadores aeroportuarios y a los organismos estatales pertinentes, en confianza, sobre su servicio, calendario y planes de creación de flotas en el aeropuerto, a fin de permitir planificación racional de las instalaciones y los servicios en relación con el tráfico previsto.
- g.** Participar en el Comité Nacional de Facilitación y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

OPERADORES AEROPORTUARIOS

Los operadores aeroportuarios deben mantener comunicación constante con los explotadores de aeronaves, los organismos de control y otras partes interesadas, a fin de garantizar la proporción de instalaciones y servicios satisfactorios para una rápida gestión y autorización de tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores.

Las tareas de facilitación específicas de los operadores aeroportuarios incluyen, entre otras:

- a.** Diseñar los aeropuertos de manera que mejore la gestión de afluencia del tránsito aéreo.
- b.** Exhibir las señales recomendadas a nivel internacional para facilitar el movimiento y el tránsito de pasajeros dentro de los aeropuertos.
- c.** Facilitar Pantallas de Información de Vuelos (FID).
- d.** Proporcionar equipos de seguridad especializados, cuando sea necesario, para examinar pasajeros, de modo que se reduzca al mínimo la cantidad de viajeros que tienen que ser inspeccionados por otros medios.
- e.** Disponer de espacio para instalaciones necesarias para implementar medidas de mantenimiento de la salud pública, así como para la cuarentena animal y vegetal.
- f.** Suministrar espacio e instalaciones para los organismos que estén a cargo del control de autorizaciones en condiciones no menos ni más favorables que las que se aplican a los operadores aeroportuarios o los usuarios que requieren espacio e instalaciones de escala similar;
- g.** Proporcionar, mantener y optimizar instalaciones y servicios para los pasajeros con necesidades especiales, incluidos aquellos con movilidad reducida o discapacidad.
- h.** Organizar Comités de Facilitación de Aeropuertos o Comité de Usuarios de los Aeropuertos.
- i.** Participar en el Comité Nacional de Facilitación y, si es necesario, en otras reuniones relacionadas con la facilitación.

AGENTES CONSIGNATARIOS Y AGENTES DE ASISTENCIA EN TIERRA

Los agentes consignatarios y de asistencia en tierra deben:

- a.** Cooperar estrechamente con los organismos estatales para garantizar el flujo de aeronaves, tripulaciones, pasajeros, carga, equipaje, correo y contenedores por las instalaciones aeroportuarias.
- b.** Participar en las reuniones del Comité de facilitación de aeropuerto, a requerimiento.

CAPITULO 5

Definiciones y acrónimos

DEFINICIONES

Para los fines del presente Programa, los términos y expresiones indicados a continuación, cuando se usan en las normas y métodos recomendados relativos a Facilitación, tienen el significado siguiente:

- 1. Admisión.** El permiso otorgado a una persona por las autoridades competentes de un Estado para entrar a ese Estado, de conformidad con sus leyes nacionales.
- 2. Admisión temporal.** Es el Régimen aduanero que permite recibir en el territorio aduanero dominicano, con suspensión total o parcial de los tributos a la importación, determinados bienes para un fin definido y su posterior reembarque en el plazo establecido legalmente, sin que hubieran sufrido modificación, excepto su depreciación normal debido al uso que se hubiere hecho de ellas.
- 3. Aeropuerto internacional.** Todo aeropuerto designado por el Poder Ejecutivo, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, inmigración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitosanitaria, y procedimientos similares.
- 4. Agente autorizado.** Persona que representa al operador aéreo y que está autorizada por éste para actuar en los asuntos relacionados con la entrada y despacho de sus aeronaves, tripulación, pasajeros, carga, correo, equipaje o suministros e incluye, cuando lo permita la legislación nacional, a terceros autorizados para ocuparse de la carga en la aeronave.
- 5. API interactivo (iAPI).** Sistema electrónico que, durante la presentación a la salida, transmite los elementos de datos API recopilados por el operador aéreo a las autoridades quienes, dentro del tiempo habitual destinado a los trámites de presentación de los pasajeros, envían al explotador un mensaje de respuesta sobre cada pasajero y/o miembro de la tripulación.
- 6. Arreglos de tránsito directo.** Arreglos especiales, aprobados por las autoridades competentes, mediante los cuales el tráfico que se detiene sólo brevemente a su paso por el Estado puede permanecer bajo la jurisdicción inmediata de dichas autoridades.

7. Autoridades competentes. Dependencias o funcionarios del Estado encargados de velar por la aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos de este, que tengan relación con algún aspecto de estas normas y métodos recomendados.

8. Carga. Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

9. Cargar. Acción de colocar mercancías, correo, equipaje o suministros a bordo de una aeronave para transportarlos en un vuelo.

10. Comodidades para los pasajeros. Instalaciones y servicios que se suministran a los pasajeros y que no son esenciales para el despacho de estos.

11. Control de estupefacientes. Medidas adoptadas para controlar el movimiento ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas por vía aérea.

12. Control de inmigración. Medidas adoptadas por el Estado para controlar la entrada, el tránsito y la salida de sus territorios de las personas que viajan por vía aérea.

13. Control de seguridad. Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, sustancias u objetos peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

14. Control fronterizo automatizado (ABC). Sistema automatizado que autentica el documento de viaje de lectura mecánica electrónico o el token, verifica que el pasajero es el legítimo titular del documento o el token, consulta los registros de control de frontera y finalmente determina si corresponde otorgar el permiso para cruzar la frontera según normas preestablecidas.

15. Correo. Despachos de correspondencia y otros artículos que los servicios postales presentan con el fin de que se entreguen a otros servicios postales, conforme a las normas de la Unión Postal Universal (UPU).

16. Declarante. Toda persona que hace una declaración de mercancías o en cuyo nombre se hace tal declaración.

17. Derechos e impuestos a la importación. Derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos o gravámenes recaudados al importar mercancías o en relación con dicha importación. No se incluyen los cargos cuyo importe se limite al costo aproximado de los servicios prestados ni los percibidos por la aduana en nombre de otra administración nacional.

18. Descarga. Acción de sacar las mercancías, correo, equipaje o suministros de una aeronave después del aterrizaje.

19. Desembarque. Acto de salir de una aeronave después del aterrizaje, exceptuados los tripulantes o pasajeros que continúen el viaje durante la siguiente etapa del mismo vuelo directo.

20. Desinfección. Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar agentes infecciosos presentes en un cuerpo humano o animal, dentro o en la superficie de las partes afectadas de una aeronave, equipaje, carga, mercancías o de los contenedores, según corresponda, mediante su exposición directa a agentes químicos o físicos.

21. Desinsectación. Procedimiento mediante el cual se adoptan medidas sanitarias para controlar o eliminar insectos en aeronaves, equipaje, carga, contenedores, mercancías o paquetes postales.

22. Despacho de mercancías. Realización de las formalidades aduaneras necesarias a fin de que las mercancías puedan ser importadas para el consumo interior, exportadas o colocadas al amparo de otro régimen aduanero.

23. Directorio de claves públicas de la OACI (DCP OACI). Base de datos central que hace las veces de repositorio de los certificados de los firmantes de documentos (CDS) (que contienen las claves públicas de los firmantes de documentos), la lista maestra CSCA (MLCSCA), los certificados de enlace de la Autoridad de certificación firmante del país (ICCSCA) y las listas de revocación de certificados expedidas por los participantes, junto con un sistema para su distribución en todo el mundo, que la OACI mantiene en nombre de dichos participantes a fin de facilitar la validación de los datos en los DVLM electrónicos.

24. Documento de viaje. Pasaporte u otro documento oficial de identidad expedido por un Estado o una organización, que pueda ser utilizado por el titular legítimo para realizar viajes internacionales.

25. Documento de Viaje de Lectura Mecánica (MRTD). Documento oficial, conforme a las especificaciones del Doc. 9303, expedido por un Estado u organización que el titular emplea en viajes internacionales (por ej., MRP, MRV, MROTD), y que contiene datos visuales (lectura ocular) obligatorios y un resumen de datos obligatorio por separado en formato capaz de leerse mecánicamente.

26. Documento de Viaje Electrónico de Lectura Mecánica (eMRTD): Pasaporte, visado o tarjeta que incorpora un circuito integrado sin contacto, así como la capacidad de emplearse para identificación biométrica de quien es titular del MRTD con arreglo a las normas especificadas en la Parte pertinente del Doc. 9303.

27. Documentos de los explotadores de aeronaves. Cartas de porte aéreo/ notas de consignación, billetes de pasaje y tarjetas de embarque de pasajeros, documentos de liquidación bancaria y de agencia, billetes de exceso de equipaje, bonos de crédito (M.C.O.), informes sobre daños e irregularidades, etiquetas para el equipaje y para la carga, horarios y documentos relativos al peso y al centrado, para uso de los explotadores de aeronaves.

28. Embarque. Acto de subir a bordo de una aeronave con el objetivo de comenzar un vuelo, exceptuados aquellos tripulantes o pasajeros que hayan embarcado en una de las etapas anteriores del mismo vuelo directo.

29. Emergencia de salud pública de importancia internacional. Un evento extraordinario que, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud: constituye un riesgo para la salud pública de otros Estados a causa de la propagación internacional de una enfermedad y podría exigir una respuesta internacional coordinada.

30. Equipaje. Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el operador.

31. Equipo terrestre. Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

32. Equipaje de bodega (facturado). Equipaje procedente de pasajeros de buena fe que sean titulares de un billete válido, y que hayan sido sometidos al proceso de presentación del equipaje, a cargo de un agente responsable o de un representante autorizado del operador.

33. Equipaje extraviado. Equipaje involuntario o inadvertidamente separado de los pasajeros o de la tripulación.

34. Equipaje No acompañado. Es todo equipaje que ingrese o salga del país antes o después del viajero. Incluso la nueva ley de aduanas establece que el equipaje no acompañado puede ingresar hasta 3 meses posteriores al arribo del viajero.

35. Equipaje no identificado. El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

36. Equipaje no reclamado. Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero recoge ni reclama.

37. Equipo de aeronave. Artículos, incluidos el botiquín de primeros auxilios y el equipo para supervivientes, así como provisiones transportadas a bordo, que no sean repuestos ni suministros, y que se utilizan a bordo de las aeronaves durante el vuelo.

38. Equipo de seguridad. Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil y sus instalaciones y servicios.

39. Equipo terrestre. Artículos especiales que se usan para el mantenimiento, reparación y servicio de las aeronaves en tierra, incluso los aparatos comprobadores y los elementos utilizados para el embarque y desembarque de pasajeros y carga.

40. Equipaje de transferencia entre líneas aéreas. Equipaje de los pasajeros que se transborda de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje de los pasajeros.

41. Equipaje de mano. Equipaje para transportar en la cabina de una aeronave.

42. Equipaje facturado acompañado. Equipaje aceptado para su transporte en la bodega de una aeronave a bordo de la cual se encuentra el pasajero que la presentó.

43. Equipo de detección de trazas. Sistema tecnológico o combinación de distintas tecnologías capaces de detectar cantidades muy pequeñas de materiales explosivos y de indicar mediante una alarma la presencia de dichos materiales en un equipaje u otros objetos sujetos a análisis.

44. Escolta. Persona autorizada por un Estado contratante o un operador aéreo para acompañar a personas no admisibles o personas deportadas que son retiradas de territorio dominicano.

45. Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

46. Evaluación de riesgo. La evaluación que efectúa un Estado para determinar si una persona deportada puede ser trasladada utilizando servicios aéreos comerciales con o sin acompañamiento de custodias. En la evaluación deberían tenerse en cuenta todos los factores pertinentes, incluida su aptitud médica, mental y física para su traslado en un vuelo comercial, su buena disposición o renuencia a viajar, sus patrones de comportamiento y todo antecedente de actos violentos.

47. Operador Aéreo. Persona, organismo o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

48. Explotador u Operador de Aeropuertos. Persona jurídica u organismo al que se le ha otorgado la explotación económica, administración, mantenimiento, operación y funcionamiento del aeropuerto, en forma total o parcial para ejercer dichas funciones por sí o por terceros.

49. Gestión de Crisis. Aplicación de medidas de contingencia en respuesta a niveles de amenazas elevados, así como aplicación de medidas y procedimientos en respuestas a emergencias, incluidos los actos de interferencia ilícita.

50. Gestión de riesgos. Aplicación sistemática de procedimientos y métodos de gestión que proporcionan a los organismos encargados de la inspección, la información necesaria para atender movimientos o envíos que representan un riesgo.

51. Impostor. Persona que se presenta pretendiendo ser el titular legítimo de un documento de viaje auténtico.

52. Inicio del viaje. El punto en que la persona inició su viaje, sin tener en cuenta ningún aeropuerto en el que haya hecho una parada en tránsito directo, ya sea en un vuelo directo o en un vuelo de enlace, si no salió de la zona de tránsito directo del aeropuerto en cuestión.

53. Inspector de la aviación civil. Persona, designada por un Estado, que se encarga de inspeccionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación u otros aspectos directamente relacionados con las operaciones de transporte aéreo, de acuerdo con las instrucciones de la autoridad competente.

54. Levante de las mercancías. Acto por el cual la autoridad aduanera permite a los interesados la disposición de las mercancías para los fines previstos en el régimen aduanero autorizado, previo el cumplimiento de los requisitos y formalidades aduaneras exigibles.

55. Línea aérea. Según lo estipulado en el Artículo 96 del Convenio, cualquier empresa de transporte aéreo que ofrece o mantiene un servicio aéreo internacional regular.

56. Menor. Una persona que no ha alcanzado aún la mayoría de edad establecida en la ley que sea aplicable a dicha persona.

57. Menor no acompañado. Menor que viaja solo o únicamente en compañía de otro menor.

58. Miembro de la tripulación. Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo, durante el período de servicio de vuelo.

59. Miembro de la tripulación de vuelo. Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

60. Orden de deportación. Una orden por escrito, expedida por las autoridades competentes de un Estado y notificada a una persona deportada, ordenándole que salga de ese Estado.

61. Orden de retiro. Una orden por escrito notificada por un Estado a un explotador en cuyo vuelo viajó una persona no admisible en ese Estado, ordenando al explotador que retire a esa persona de su territorio.

62. Operación de la aviación general. Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.

63. Operador Económico Autorizado (OEA). Un OEA participa en el movimiento internacional de mercancías en representación de una administración aduanera nacional o en cualquier función que ésta hubiera autorizado, de acuerdo con las normas de seguridad de la cadena de suministro de la OMA o equivalentes. El concepto de la OEA incluye, entre otros, a fabricantes, importadores, exportadores, despachantes, transportistas, consolidadores, intermediarios, operadores portuarios, aeroportuarios y de terminales, operadores integrados, depósitos, distribuidores y transitarios.

64. Pasajero en tránsito. Pasajero que aterriza entre el punto de inicio y el destino final de su viaje y, a continuación, embarca en un vuelo de conexión con el mismo número de vuelo.

65. Persona acompañante. Adulto que viaja con un menor. Esta persona no es, necesariamente, la madre, padre o tutor del menor. Cabe destacar que puede ser necesario aplicar esta definición en virtud de cualquier obligación que resulte de la aplicación de reglamentos nacionales en los puestos de inspección fronterizos.

66. Persona con discapacidad. Toda persona cuya movilidad se ve reducida por una incapacidad física (sensorial o de locomoción), deficiencia mental, edad, enfermedad o cualquier otra causa de discapacidad al utilizar los transportes y cuya situación requiere atención especial adaptando a las necesidades de dicha persona los servicios puestos a disposición de todos los pasajeros.

67. Persona deportada. Una persona que fue admitida legalmente a un Estado por sus autoridades o que entró por medios ilícitos al Estado, y a quien posteriormente las autoridades competentes le ordenan oficialmente salir de ese Estado.

68. Persona documentada inapropiadamente. Una persona que viaja o intenta viajar: a) con un documento de viaje que ha expirado o un visado que no es válido; b) con un documento de viaje o un visado falsificado, que ha sido objeto de imitación fraudulenta o alterado; c) con el documento de viaje o visado de otra persona; o d) sin documento de viaje o visado, si se requiere.

69. Persona no admisible. Persona a quien le es o le será rehusada la admisión a un Estado por las autoridades correspondientes.

70. Piloto al mando. Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

71. Precauciones necesarias. Verificaciones llevadas a cabo en el punto de embarque por personal adecuadamente capacitado del operador aéreo o de la compañía que opera en nombre del operador aéreo, para asegurarse de que cada persona tenga consigo un documento de viaje válido y, cuando corresponda, el visado o permiso de residencia requerido para ingresar al Estado de tránsito o receptor. Estas verificaciones se han concebido para garantizar que toda irregularidad (por ej., alteración obvia del documento), sea detectada.

72. Provisiones transportadas a bordo. Artículos, ya sea desechables o destinados para usos múltiples, que el operador aéreo utiliza para el suministro de servicios durante los vuelos, en particular para servir los alimentos y brindar comodidades a los pasajeros.

73. Repuestos. Artículos, incluso motores y hélices, para reparación o recambio, con miras a su montaje en las aeronaves.

74. Retiro de una persona. Acción mediante la cual las autoridades competentes de un Estado, en cumplimiento de sus leyes, ordenan a una persona salir de ese Estado.

75. Riesgo para la salud pública. La probabilidad de que se produzca un evento que pueda afectar adversamente la salud de poblaciones humanas y, en particular, de que se propague internacionalmente o pueda suponer un peligro grave y directo.

76. Seguridad fronteriza. La aplicación que ejerce un Estado de sus leyes o reglamentos relativa al movimiento de mercancías o personas a través de sus fronteras.

77. Sistema de Información Anticipada sobre los Pasajeros (API). Sistema de comunicaciones electrónicas mediante el cual los elementos de datos requeridos se recopilan y transmiten a las agencias encargadas del control fronterizo antes de la salida o llegada del vuelo y se ponen a disposición de ellas mediante la línea primaria en el aeropuerto de entrada.

78. Sistemas Electrónicos de Viaje (ETS). Proceso automatizado para la presentación, aceptación y verificación de una autorización del pasajero para viajar a un Estado, en lugar del talón de visado estándar impreso.

79. Suministros. a) Suministros para consumo (avituallamiento); y b) suministros para llevar (mercancías).

80. Suministros (avituallamiento) para consumo. Mercancías, independientemente de que se vendan o no, destinadas al consumo a bordo de la aeronave por parte de los pasajeros y la tripulación, y las mercancías necesarias para la operación y mantenimiento de la aeronave, incluyendo combustible y lubricantes.

81. Suministros (mercancías) para llevar. Mercancías para la venta a los pasajeros y la tripulación de la aeronave con miras a su utilización después del aterrizaje.

82. Ventanilla única. Servicio que permite a las partes que intervienen en el comercio y en el transporte, presentar la información y los documentos normalizados en un solo punto de entrada a fin de satisfacer todos los requisitos normativos relacionados con la importación, la exportación y el tránsito. Si la información es electrónica, los elementos de datos específicos se deberían presentar una sola vez.

83. Ventanilla única de ingreso de datos del pasajero. Instalaciones que permiten a las partes que intervienen en el transporte de pasajeros por vía aérea presentar información normalizada sobre los pasajeros (es decir, API, iAPI y/o PNR) por medio de un único punto de ingreso de datos, a fin de cumplir con todos los requisitos reglamentarios para la entrada o salida de los pasajeros que puedan imponer los distintos organismos del Estado contratante.

84. Visitante. Toda persona que desembarque y entre en el territorio de un Estado contratante distinto del de su residencia habitual, permanezca en él legalmente con arreglo a lo prescrito por ese Estado contratante, para fines legítimos en calidad de no inmigrante, tales como turismo, diversión, deportes, salud, motivos familiares, peregrinaciones religiosas o negocios, y que no emprenda ninguna ocupación lucrativa durante su estancia en el territorio visitado.

85. Vuelo directo. Cierta operación de las aeronaves que el explotador identifica en su totalidad designándola con el mismo símbolo, desde el punto de origen, vía cualesquiera puntos intermedios, hasta el punto de destino.

86. Vuelos de socorro. Vuelos de carácter humanitario para transportar personal y provisiones de socorro como alimentos, ropa, tiendas, artículos médicos y de otro tipo durante y después de una emergencia o desastre o para evacuar personas cuya vida o salud se vean amenazadas por emergencias o desastres, hasta lugares seguros del mismo Estado o de otro Estado dispuesto a recibirlas.

87. Zona de tránsito directo. Zona especial que se establece en los aeropuertos internacionales, con la aprobación de las autoridades competentes y bajo su supervisión o control directos, en la que los pasajeros pueden permanecer durante el tránsito o trasbordo sin solicitar entrada al Estado.

88. Zona franca. Parte del territorio de una parte contratante en el que las mercancías allí introducidas se consideran generalmente como si no estuviesen dentro del territorio aduanero, en lo que respecta a los derechos e impuestos a la importación.

ACRÓNIMOS

- PNAFAL:** Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo.
- JAC:** Junta de Aviación Civil.
- CNF:** Comité Nacional de Facilitación.
- OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.
- SARPs:** Normas y Métodos Recomendados
- API:** Información Anticipada sobre los Pasajeros
- iAPI:** API Interactivo
- DGA:** Dirección General de Aduanas.
- CESAC:** Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.
- DNCD:** Dirección Nacional de Control de Drogas.
- DGM:** Dirección General de Migración.
- DGP:** Dirección General de Pasaportes.
- MIREX:** Ministerio de Relaciones Exteriores.
- MSP:** Ministerio de Salud Pública.
- SNS:** Servicio Nacional de Salud.
- MA:** Ministerio de Agricultura.
- IDAC:** Instituto Dominicano de Aviación Civil.
- CONASAC:** Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- PNSAC:** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- OMS:** Organización Mundial de la Salud.
- OPS:** Organización Panamericana de la Salud.
- RSI:** Reglamento Sanitario Internacional.
- OMA:** Organización Mundial de Aduanas.
- IATA:** Asociación Internacional de Transporte Aéreo.
- PNR:** Registro de Nombres de los Pasajeros.
- E-Ticket:** Boleto Electrónico (del inglés Electronic Ticket).

CAPITULO 6

Organismos responsables de la implementación de las disposiciones relacionadas con la seguridad del anexo 9

Las instituciones involucradas, en cooperación con los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos, deberían fijar como objetivo un plazo máximo de 60 minutos para completar todos los trámites de salida y llegada requeridos, incluyendo las medidas de seguridad de la aviación, para una aeronave que no requiera más que la tramitación normal, calculándose dicho plazo desde el momento en que el miembro de la tripulación presenta la aeronave al primer punto de tramitación del aeropuerto.

ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

El Estado Dominicano, a través de la Dirección General de Migración (DGM), la Dirección General de Aduanas (DGA) y el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), adoptará las medidas necesarias para el despacho eficiente de las aeronaves que ingresan o salen del territorio nacional en vuelos internacionales, procurando evitar demoras innecesarias.

CONTROL Y AUTORIZACIONES

La Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD), el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) y la Dirección General de Aduanas (DGA) serán responsables, cada uno en su ámbito, de aplicar medidas de control de estupefacientes, seguridad de la aviación y control aduanero, respectivamente, durante la autorización de aeronaves en entrada y salida.

Estas instituciones podrán concertar memorandos de entendimiento con explotadores de aeronaves y operadores aeroportuarios, con el objetivo de establecer directrices de cooperación para hacer frente a amenazas como el tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas. Dichos acuerdos deberán basarse, cuando corresponda, en los modelos propuestos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y serán considerados como buenas prácticas a nivel internacional.

El Estado Dominicano no negará el acceso a un aeropuerto internacional por motivos de salud pública, salvo que las medidas aplicadas estén justificadas conforme al Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la Organización Mundial de la Salud. En situaciones excepcionales donde se considere suspender servicios de transporte aéreo por razones sanitarias, se deberá consultar previamente con la OMS y el Ministerio de Salud Pública de la República Dominicana, así como con las autoridades del Estado de origen de la amenaza sanitaria.

Requisitos Documentales

Las autoridades dominicanas no deben exigir para la entrada y salida de aeronaves más documentos que los previstos en este programa. Los documentos requeridos para la entrada o salida de aeronaves deberán ser presentados por los operadores aéreos en español e inglés y se aceptarán los siguientes:

- Declaración general **(Apéndice 1)**
- Manifiesto de pasajeros **(Apéndice 2)**
- Manifiesto de carga **(Apéndice 3)**
- Electrónicamente al sistema de la Dirección General de Migración **(DGM)**, si está habilitado.
- En forma impresa generada electrónicamente.
- En forma impresa y completada manualmente, de acuerdo con los modelos oficiales.

Confirmación en la Declaración General

Cuando sea requerida una confirmación, **DGA, DGM, MA, MSP y el IDAC** establecerán y publicarán los procedimientos aplicables. La confirmación podrá realizarse mediante:

- Declaración añadida manualmente, o
- Estampillado con sello de goma en una página del manifiesto.

Presentación múltiple

Los organismos competentes (DGA, DGM, MA, MSP y el IDAC) no podrán exigir más de tres copias de ninguno de estos documentos.

Exenciones

Cuando la aeronave no embarque ni desembarque pasajeros, carga, suministros o correo, estará exenta de presentar estos documentos, siempre que se incluya la anotación correspondiente en la declaración general o manifiesto de carga, indicando:

- “Pasajeros en tránsito”
- “Carga en tránsito”

LISTA DE EQUIPAJE, SUMINISTROS Y DECLARACIÓN DE CORREO

Requisitos documentales

La DGA y el CESAC no requerirán la presentación de una declaración escrita de los suministros que permanezcan a bordo de la aeronave, salvo cuando sea estrictamente necesario por razones de control aduanero o seguridad operacional, conforme a los principios del Anexo 9 - Facilitación de la OACI.

Lista de suministros descargados o embarcados

Cuando se requiera documentación sobre suministros cargados o descargados, esta se limitará a la siguiente información:

- Información indicada en el encabezado del manifiesto de carga;
- Número de unidades de cada producto;
- Naturaleza de cada producto.

Listas de equipaje acompañado o extraviado

No se exigirá a los operadores de aeronaves la presentación de una lista del equipaje acompañado, ni del equipaje extraviado o descargado en la aeronave. El control y trazabilidad de estos elementos será responsabilidad del operador aéreo a través de sus sistemas internos.

Declaración de correo

Las declaraciones escritas del correo transportado por vía aérea deberán ajustarse a los formularios establecidos por la Unión Postal Universal (UPU). No se aceptarán formularios alternativos ni distintos a los prescritos por la UPU.

Lista de suministros a bordo

No se exigirá a los operadores de aeronaves la presentación de una declaración escrita respecto a los suministros que permanezcan a bordo, salvo disposición expresa por motivos de seguridad o salud pública.

Suministros cargados o descargados

Para los suministros que sean cargados o descargados de la aeronave, la información requerida no deberá exceder los siguientes datos:

- La información contenida en el encabezado del manifiesto de carga;
- El número de unidades de cada tipo de producto;
- La naturaleza de los productos.

Estas listas deben presentarse únicamente cuando las autoridades lo soliciten por causas justificadas.

Equipaje acompañado y extraviado

No se exigirá a los operadores de aeronaves la presentación de una lista detallada del equipaje acompañado ni del equipaje descargado o extraviado. La gestión y control de este tipo de equipaje deberá ser llevado internamente por el operador aéreo, conforme a sus procedimientos internos y las normas de aviación civil aplicables.

Declaración postal

El Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM) asegurará que las declaraciones de correo transportado estén conformes con los formularios prescritos por la Unión Postal Universal (UPU). No se aceptarán declaraciones que no cumplan con este estándar internacional.

Copias máximas permitidas

En ningún caso se exigirá la presentación de más de tres copias de los manifiestos de pasajeros, equipaje, carga y correo por parte del operador aéreo.

Exenciones en operaciones sin embarque o desembarque

Cuando una aeronave no embarque ni desembarque pasajeros o carga, se exceptuará la presentación de los documentos mencionados, siempre que se indique dicha condición en la Declaración General con las anotaciones “sin carga” o “sin pasajeros”, según aplique.

CORRECCIÓN DE DOCUMENTOS

En los casos en que se identifiquen errores en los documentos exigidos para la entrada o salida de aeronaves, las autoridades competentes otorgarán al operador aéreo o a su agente autorizado la oportunidad de corregir dichos errores, de conformidad con la legislación nacional vigente.

Corrección de errores involuntarios

Cuando los errores cometidos en los documentos presentados sean de carácter involuntario y no constituyan una omisión grave o intento de fraude, las autoridades competentes podrán permitir su corrección directamente por el declarante. La autoridad competente podrá aplicar medidas correctivas proporcionales que no excedan lo necesario para prevenir futuros incumplimientos.

Desinsectación y Desinfección

Los procedimientos de desinsectación y desinfección de aeronaves estarán bajo la responsabilidad del Ministerio de Salud Pública (MSP), el Ministerio de Agricultura (MA) y el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MMARN), conforme al decreto y las disposiciones establecidas en este Programa.

Condiciones para la desinsectación a bordo

La desinsectación a bordo de aeronaves que provengan o hayan sobrevolado zonas consideradas de riesgo sanitario, agrícola o ambiental, solo se permitirá bajo condiciones estrictas. Se deberá limitar el uso de aerosoles en las cabinas de pasajeros y de pilotaje mientras estos permanezcan a bordo. Esta disposición aplica exclusivamente a operaciones con una misma aeronave conectando con territorios que representen una amenaza identificada para la salud pública, la agricultura o el medio ambiente.

Métodos autorizados

El MSP y el MA autorizarán únicamente métodos de desinsectación —químicos o no químicos— que estén aprobados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) o la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Los productos deberán ser seguros para las personas, no inflamables y no corrosivos para la estructura de la aeronave.

Revisión técnica y transparencia informativa

Las autoridades responsables deberán revisar de forma periódica los requisitos y métodos de desinsectación a la luz de evidencia científica actualizada. Asimismo, deberán proporcionar, a solicitud del explotador aéreo, información clara y comprensible sobre:

- Las normas nacionales aplicables.
- Las razones sanitarias de la medida.
- Las precauciones necesarias para su ejecución segura.

Certificación de desinsectación

Cuando la desinsectación se haya realizado conforme a métodos reconocidos por la OMS y validados por el MSP, se aceptará su certificación a través de:

- La Declaración General (Apéndice 1 del Anexo 9), o
- El Certificado de Desinsectación Residual (Apéndice 4 del Anexo 9)

Aceptación de certificados en el aeropuerto de llegada

Cuando se presente uno de los certificados válidos mencionados, las autoridades competentes deberán aceptar su validez y permitir el desembarque inmediato de pasajeros y tripulación, salvo existan razones justificadas que lo impidan.

Consideraciones operativas y ambientales

El MSP, el MA y el MMARN deberán asegurar que los productos y métodos de desinsectación no afecten la integridad estructural, electrónica o mecánica de la aeronave. Se prohíbe el uso de compuestos altamente corrosivos, inflamables o con efectos adversos para la salud de los ocupantes.

Condiciones para la desinfección de aeronaves

El MSP y el MA determinarán las condiciones bajo las cuales debe llevarse a cabo la desinfección de aeronaves. Estas condiciones incluirán:

- La aplicación localizada en compartimentos o áreas contaminadas.
- La utilización de germicidas adecuados al agente sospechoso.
- La ejecución por personal capacitado, utilizando equipo de protección.
- El uso exclusivo de productos aprobados por la OMS que no representen riesgo para el equipo o las personas a bordo.

En casos de contaminación por fluidos corporales (incluidos excrementos), el MSP, el MA y el MMARN deberán asegurar la desinfección inmediata de las superficies y equipos utilizados.

VUELOS DE AVIACIÓN GENERAL INTERNACIONAL Y OTROS VUELOS NO REGULARES

Publicación de requisitos y organismo competente

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) es la entidad responsable de establecer y publicar, a través de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP República Dominicana), los requisitos relativos a los avisos previos, autorizaciones de ingreso, salida, sobrevuelo y escalas técnicas o comerciales de aeronaves de aviación general internacional y de otros vuelos no regulares, conforme a lo dispuesto en el decreto. La AIP deberá incluir los datos de contacto (dirección postal, dirección AFTN, correo electrónico, página web y número telefónico) de la dependencia designada para autorizar dichos vuelos.

Avisos previos y coordinación interinstitucional

El IDAC exigirá un aviso previo para el aterrizaje previsto de aeronaves extranjeras, o solicitudes de autorización cuando aplique. Las solicitudes deberán incluir, como mínimo:

- Nombre del explotador o del Estado;
- Nacionalidad, matrícula y tipo de aeronave;
- Fecha y hora estimada de llegada;
- Aeropuertos de escala en territorio nacional;
- Peso máximo de despegue;
- Naturaleza del vuelo, cantidad de pasajeros y tipo de carga.

En caso de vuelos chárter, el IDAC verificará que cuenten con la autorización previa de la Junta de Aviación Civil (JAC). La JAC deberá coordinar con el IDAC como autoridad responsable de la vigilancia de la seguridad operacional el cumplimiento de los aspectos técnicos. El operador de la aeronave o representante deberá enviar directamente a la DGM la lista de pasajeros y tripulación.

Autorización previa y vía diplomática

Para vuelos diplomáticos, de aeronaves de Estado o de carácter especial, el IDAC y la JAC podrán requerir que se gestione una autorización previa a través del Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX). En estos casos, el IDAC deberá:

- Establecer procedimientos ágiles para dar curso rápido a estas solicitudes.
- Otorgar permisos por un período determinado o por un número limitado de vuelos.
- El IDAC publicará, en el AIP República Dominicana, el tiempo mínimo requerido con antelación a los vuelos para procesar las solicitudes de autorizaciones previas

Información aceptada para operaciones en tránsito

Cuando se trate de aeronaves en tránsito sin escala o con escalas no comerciales por razones de seguridad operacional, no se exigirá ninguna información adicional a la ya contenida en el plan de vuelo.

Servicios de inspección fronteriza y despacho

En los aeropuertos donde se realicen operaciones de la aviación general internacional, las autoridades competentes adoptarán las medidas necesarias para asegurar la disponibilidad de servicios de inspección y despacho transfronterizo adecuados.

Esto incluirá procedimientos de:

- Migración **(DGM)**
- Aduanas **(DGA)**
- Seguridad **(CESAC)**
- Agricultura **(MA)**
- Salud Pública **(MSP)**

Se procurará que los trámites de llegada o salida no excedan los tiempos razonables para este tipo de operaciones.

Admisión temporal de aeronaves

A las aeronaves que no se dediquen a servicios aéreos internacionales regulares, y que sean admitidas temporalmente sin pago de derechos, se les permitirá permanecer en el territorio nacional durante el período que establezca la DGA, sin que sea necesario constituir garantía prendaria, siempre que se cumpla con las disposiciones legales aduaneras.

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y SUS EQUIPAJES

La República Dominicana garantizará que los procedimientos de entrada y salida de personas y sus equipajes por vía aérea estén fundamentados en normas de facilitación internacional, eficiencia operativa y controles fronterizos proporcionales, armonizados y coordinados. Dichos procedimientos se implementarán sin perjuicio de la seguridad, la integridad territorial, la salud pública ni los derechos fundamentales de los pasajeros.

Las presentes disposiciones se basan en el Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005), el Doc. 9303 de la OACI, y las leyes y decretos nacionales aplicables.

Coordinación de controles fronterizos

Durante el desarrollo de los procedimientos de despacho de pasajeros y tripulaciones, las autoridades aplicarán medidas según su competencia funcional:

- Dirección General de Migración **(DGM)**: control migratorio y verificación de documentos.
- Dirección General de Aduanas **(DGA)**: control aduanero de equipajes.
- Cuerpo Especializado en Seguridad de la Aviación Civil **(CESAC)**: seguridad aeroportuaria y medidas AVSEC.
- Dirección Nacional de Control de Drogas **(DNCD)**: control de sustancias ilícitas.
- Ministerio de Salud Pública **(MSP)** y Ministerio de Agricultura **(MA)**: controles sanitarios y fitosanitarios.
- Ministerio de Relaciones Exteriores **(MIREX)**: emisión y validación de visados y residencia.

Todos los controles deberán aplicarse con enfoque basado en riesgo, interoperabilidad tecnológica, y respeto a la privacidad y derechos de los viajeros.

Documentación de ingreso y salida

Para el ingreso al territorio nacional en vuelos internacionales, se exigirá a los visitantes únicamente pasaportes y visados válidos reconocidos por la República Dominicana, conforme al marco normativo vigente. No se exigirá documentación adicional a quienes posean dichos documentos.

Control e integridad de los documentos de viaje

La Dirección General de Pasaportes **(DGP)** será responsable de:

- Actualizar periódicamente los elementos de seguridad en los documentos de viaje.
- Establecer controles contra el robo, duplicación o emisión ilegal de pasaportes.
- Mantener procesos seguros y auditables para la solicitud, emisión, renovación o reemplazo de documentos.
- Notificar a INTERPOL los documentos robados, extraviados o revocados, conforme a la base de datos SLTD.
- Implementar la emisión de pasaportes de lectura mecánica (eMRTD), con tecnología biométrica conforme al Doc. 9303 y con plena participación en el Public Key Directory (PKD) de la OACI.

Gestión anticipada de datos (API/iAPI)

La DGM, en coordinación con organismos de inteligencia y autoridades migratorias internacionales, implementará sistemas electrónicos de información anticipada de pasajeros (API/iAPI) con fines de seguridad y control migratorio.

Visados, residencia y permisos de salida

- No se exigirá visa de salida a ciudadanos dominicanos ni a visitantes que finalicen su estadía legal.
- Los nacionales y residentes con permiso vigente no requerirán autorización adicional para reingresar al país.
- El MIREX establecerá procedimientos públicos y transparentes para la solicitud de visa de turismo y residencia, velando por su pronta resolución.

- La tarjeta de turismo, regulada por la Ley No. 199 de 1966, tendrá un costo equivalente a USD \$10.00 y eximirá del visado consular a ciudadanos de países elegibles.

Formulario electrónico unificado y código QR

La República Dominicana ha implementado un formulario digital único para los pasajeros que ingresan por vía aérea, el cual reemplaza:

- La Tarjeta Internacional de Embarque y Desembarque.
- El Formulario de Declaración de Aduanas.
- La Declaración Jurada de Salud del Viajero.

El código QR que valida el llenado del formulario es requerido al momento de pasar por los controles de aduana en los aeropuertos.

ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS, DOCUMENTOS DE VIAJE Y OTROS PROCEDIMIENTOS ASOCIADOS

Certificados internacionales de vacunación o profilaxis

Cuando el Ministerio de Salud Pública (MSP) exija prueba de vacunación o profilaxis conforme al Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005), se aceptará únicamente el certificado internacional de vacunación o profilaxis prescrito por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Las autoridades fronterizas deberán reconocer dicho certificado como válido para efectos de ingreso, tránsito o salida.

Asistencia en la verificación de documentos de viaje

La Dirección General de Migración tendrá la responsabilidad de verificar la validez y autenticidad de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir fraudes.

La Dirección General de Migración (DGM), a solicitud de los operadores de aeronaves, brindará asistencia técnica para evaluar la autenticidad y validez de los documentos de viaje presentados por los pasajeros, a fin de prevenir el fraude documental, el uso de identidades falsas o la presentación de documentos alterados.

Obligaciones de los operadores respecto a los documentos

Los operadores de aeronaves deberán:

- Verificar, en el punto de embarque, que los pasajeros posean los documentos exigidos por el Estado de tránsito o de destino.
- Adoptar medidas para prevenir el embarque de personas con documentos falsificados o emitidos de forma fraudulenta.
- No estarán obligados a transportar pasajeros desde el punto de tránsito si la DGM determina que el documento presentado es falso, pertenece a otra persona o es inválido.

Custodia y cuidado de pasajeros y tripulación

El operador de aeronaves será responsable de la custodia y cuidado de los pasajeros y la tripulación desde el desembarque hasta su admisión legal por la autoridad migratoria. Esta responsabilidad cesará en el momento en que las personas sean admitidas oficialmente por la DGM.

Tecnología y agilización de controles

La DGM implementará sistemas tecnológicos para la inspección de documentos en la salida y entrada de pasajeros. Se adoptará un sistema de filas múltiples u otros esquemas que distribuyan eficientemente a los pasajeros para reducir los tiempos de espera en aeropuertos con alto volumen de tráfico.

Menores de edad

- La DGM y el CESAC recibirán instrucción especializada para la protección de menores acompañados y no acompañados.
- Los operadores deberán contar con un programa operativo de manejo de menores no acompañados, incluyendo protocolos de contacto y protección de datos.
- La DGM establecerá los requisitos de autorización de viajes de menores de edad o de niños, niñas y adolescentes tomando en cuenta la normativa vigente.

Gestión del equipaje separado de su propietario

Los operadores podrán:

- Enviar el equipaje extraviado al lugar donde se encuentre su propietario sin aplicar sanciones ni derechos de importación.
- Transferir equipaje entre vuelos internacionales sin inspección, salvo razones de seguridad.
- Presentar equipaje no reclamado para su despacho a nombre del propietario.
- Solicitar la apertura de equipaje cuando sea necesario para identificar al propietario.
- Ser liberados de responsabilidad una vez el equipaje pase al control de la DGA.

Procedimientos aduanales y circuito selectivo

La Dirección General de Aduanas (**DGA**) podrá implementar, conforme al análisis de riesgos y a las condiciones operativas del aeropuerto:

- El sistema de doble circuito (verde y rojo) u otros sistemas selectivos recomendados por la Organización Mundial de Aduanas (OMA).
- Procedimientos simplificados para pasajeros sin mercancías sujetas a declaración.
- Evitar la inspección innecesaria de equipaje de pasajeros salientes, excepto por medidas de seguridad o control específico.

ENTRADA Y SALIDA DE CARGAS Y OTROS ARTÍCULOS

República Dominicana, a través de sus organismos competentes, promoverá la adopción de medidas que faciliten y aceleren el levante y despacho de mercancías transportadas por vía aérea, sin comprometer la seguridad, el cumplimiento normativo ni la trazabilidad de las operaciones.

En cuanto a la Carga Aérea, el PNAFAL procura:

- a) Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los servicios de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga, que la ley Núm. 168-21, dispone que la autoridad máxima en zona primaria aduanera, y los demás organismos del Estado actuarán a requerimiento de éste, salvo en caso de que esté en peligro la seguridad nacional, descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.
- b) Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.
- c) Servicio al cliente: Examinar periódicamente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.
- d) Examinar al personal del organismo de inspección del área del despacho de la carga, turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc., así como hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.

Procedimientos generales de despacho

- La Dirección General de Aduanas (DGA) adoptará reglamentos y procedimientos específicos para operaciones de carga aérea, a fin de evitar demoras innecesarias.
- Al adoptar o enmendar dichos reglamentos, la **DGA, CESAC, DNCD, MA y MSP** consultarán con explotadores de aeronaves y partes interesadas.
- Se dispondrán mecanismos para la presentación anticipada de declaraciones de importación y exportación, con el fin de acelerar el despacho.

Coordinación de inspecciones y control

Cuando la naturaleza de un envío requiera intervención oficial, la DGA, MA, CESAC, DNCD y MSP aplicarán protocolos conjuntos para que la inspección o control se efectúe de forma coordinada, simultánea y sin demoras innecesarias.

Se utilizará gestión de riesgos para determinar qué mercancías serán inspeccionadas, especialmente en importaciones; y en exportaciones, se aplicarán procedimientos de control, inspección y certificación adecuados.

Siempre que sea posible, se emplearán técnicas modernas de inspección como escáneres no intrusivos y tecnologías de reconocimiento automatizado.

Documentación e intercambio de datos

La documentación relacionada con importaciones y exportaciones (manifiestos, cartas de porte aéreo, formularios) se aceptará en formato electrónico a través del sistema informático de la DGA.

La responsabilidad de presentación de documentos será:

- Explotador o agente autorizado: manifiesto de carga y cartas de porte aéreo.
- Declarante: documentos complementarios (facturas, licencias, formularios).
- No se exigirá al explotador de aeronaves verificar o garantizar el cumplimiento de requisitos documentales que no le correspondan, a menos que sea el declarante.
- Si se presentan documentos impresos, deberán ajustarse al formulario patrón de las Naciones Unidas (Apéndice 7) y al formato del Apéndice 3 del Anexo 9.

Simplificación, prioridades y zonas especiales

La DGA no exigirá formalidades ni derechos consulares respecto a los documentos exigidos para el despacho.

Se dará prioridad de despacho a:

- Animales vivos;
- Mercancías perecederas;
- Envíos con urgencia reconocida.

Se aplicarán procedimientos aduaneros simplificados cuando:

- El valor esté por debajo del mínimo impositivo;
- Se trate de efectos personales;
- Las mercancías sean importadas por personas autorizadas;
- El despacho pueda hacerse con una declaración simple o garantía de pago.

Se permitirá el despacho de efectos personales transportados como equipaje no acompañado, siguiendo procedimientos simples.

Zonas francas y depósitos

Cuando zonas francas o depósitos aduaneros no estén ubicados en el aeropuerto, se autorizará su uso en condiciones equivalentes a otros medios de transporte.

Se permitirá el traslado de mercancías descargadas hacia depósitos aduaneros habilitados, mediante procedimientos simplificados.

Mercancías no descargadas o por fuerza mayor

Cuando mercancías no se descarguen en el destino previsto por causas justificadas (error, emergencia o inaccesibilidad), la DGA, CESAC y DNCD evaluarán reducir o eximir sanciones, siempre que:

- Se notifique en el plazo legal;
- Se justifique la causa;
- Se enmiende el manifiesto de carga;
- Se cumpla con la disposición aduanera correspondiente.

En caso de fuerza mayor y descarga no manifestada, se aplicarán los mismos principios anteriores, y se facilitará la expedición de las mercancías a su destino original o alterno.

Reexpedición y suspensión de tributos

Se permitirá la reexpedición de mercancías sin exigir nuevas licencias, siempre que no infrinjan normativas vigentes.

Se autorizará el ingreso de mercancías a depósitos aduaneros con suspensión del pago de derechos e impuestos, conforme a la legislación vigente.

Carga de exportación

El levante de mercancías de exportación se realizará de forma expedita para evitar demoras a la hora de salida de la aeronave.

Se permitirá que el despacho de mercancías se realice en oficinas designadas y que se trasladen luego al aeropuerto para exportación, siguiendo procedimientos simplificados.

No se exigirá sistemáticamente prueba de llegada de mercancías desde el extranjero, salvo cuando lo disponga la legislación nacional.

Intercambio de datos electrónicos

La DGA, CESAC y DNCD promoverán el uso de sistemas de intercambio electrónico de datos compatibles, normalizados y alineados con protocolos internacionales, a fin de facilitar la seguridad de la aviación y la eficiencia del comercio.

Exenciones y logística de servicio

Se eximirá del pago de tributos a:

- Repuestos, suministros y material de catering a bordo de aeronaves en servicio internacional;
- Equipos prestados entre explotadores, siempre que estén debidamente autorizados.

Contenedores y paletas

Se permitirá a los explotadores descargar, reorganizar y reexpedir carga en contenedores y paletas sin necesidad de someterla a despacho interno.

Se permitirá:

- El almacenamiento temporal fuera del aeropuerto, cuando sea necesario.
- El préstamo entre explotadores, sin pago de derechos, siempre que se utilicen en vuelos internacionales.
- La reexportación desde cualquier oficina aduanera designada.
- La admisión temporal de piezas de repuesto para reparación de contenedores y paletas importados.

Material Radioactivo

La DGA en coordinación con IDAC, MSP, MMARN, DNCD y CESAC de forma coordinada facilitarán el despacho expedito del material radiactivo importado por vía aérea, especialmente si tiene uso médico

En lo relativo al transporte sin riesgo de material radiactivo por vía aérea, deberá observarse en el transporte de material radiactivo las disposiciones del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 18) sobre Transporte Sin Riesgo De Mercancía Peligrosa emitido por el director del IDAC.

PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS

República Dominicana garantizará que los procedimientos aplicables a personas no admisibles y deportadas se ejecuten en cumplimiento del Derecho Internacional, respetando los Derechos Humanos, las normas de seguridad operacional y las obligaciones derivadas del Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Ley Núm. 285-04 de Migración.

En cuanto a los procedimientos de estos casos, se aplicarán los establecidos en la Ley Núm. 285-04 y su reglamento de aplicación Decreto 613-11.

Personas no admisibles

- La DGM notificará con antelación al operador aéreo cuando una persona no admisible pueda ofrecer resistencia a su reembarque, a fin de que este pueda adoptar las medidas necesarias para la seguridad del vuelo.
- El reembarque de personas no admisibles será responsabilidad del operador aéreo.
- Cuando se entregue una persona no admisible al explotador para su salida del territorio, no se impedirá al operador recuperar los costos asociados al transporte, aunque este reembolso no será condición para el reembarque.
- El operador aéreo trasladará a la persona no admisible al punto de origen de su viaje, o a cualquier otro lugar donde sea admitida.
- La DGM no impondrá sanciones al explotador en casos donde la persona no admisible esté documentada inapropiadamente en tránsito, salvo que se pruebe responsabilidad directa o violación a la Ley Núm. 285-04.
- Si la persona fue inadmitida en otro Estado y comenzó su viaje desde RD, la DGM evaluará su ingreso conforme a lo que establece su ley.

Personas deportadas o expulsadas

- La DGM notificará a la persona expulsada sobre su orden de expulsión, indicando el país de destino.
- La expulsión será responsabilidad de la DGM, incluyendo todos los costos asociados.
- Cuando se coordine con un operador aéreo la salida de un deportado, la
- DGM y el CESAC proporcionarán la siguiente información, al menos 24 horas antes del vuelo:

- Copia de la orden de expulsión,
- Evaluación de riesgo o cualquier otra información relevante,
- Datos de los escoltas (si aplica).
- Los explotadores de aeronaves tendrán derecho a negar el transporte de un deportado cuando existan razones fundadas relacionadas con la seguridad

Operacional o protección del vuelo.

- La DGM utilizará, en la medida de lo posible, vuelos directos sin escalas para el retiro del deportado.
- La DGM garantizará que toda persona deportada sea acompañada con la documentación oficial de viaje requerida, para Estados de tránsito o destino.
- Si se requiere escolta, y el itinerario lo demanda, la DGM se asegurará de que el escolta permanezca con el deportado hasta el destino final, a menos que se haya acordado otra solución con el operador o el Estado de tránsito.

Documentos de viaje sustitutivos

Cuando se solicite un documento de viaje sustitutivo para repatriación de un nacional dominicano o en caso de pérdida:

- Para facilitar el retiro y aceptación de nacionales dominicanos deportados que carezcan de pasaporte, el Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX), a través de sus embajadas y consulados, proporcionará la asistencia necesaria para la obtención de un documento de viaje sustitutivo, como las cartas de ruta o de envío, las cuales tendrán validez exclusiva para el traslado del ciudadano dominicano hacia el territorio nacional. La Dirección General de Migración (DGM) aceptará dichos documentos emitidos por el MIREX como prueba suficiente para permitir el ingreso del nacional, sin necesidad de documentación adicional.
- Cuando un ciudadano dominicano que se encuentra en el exterior extravíe su documento de viaje, podrá acudir al consulado correspondiente para gestionar un documento sustitutivo que le permita regresar al país. Una vez en territorio nacional, este ciudadano deberá presentarse ante la Dirección General de Pasaportes (DGP) para tramitar la expedición de un nuevo pasaporte.

AEROPUERTOS INTERNACIONALES, INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

Diseño y mantenimiento de instalaciones

Los operadores aeroportuarios, con previa autorización del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y en coordinación con el Departamento Aeroportuario (DA), deberán:

- Planificar y ejecutar el diseño, construcción y mantenimiento de instalaciones aeroportuarias internacionales conforme a criterios de eficiencia, seguridad operacional, accesibilidad y fluidez del tráfico.
- Hay que asegurar que las áreas de procesamiento de pasajeros, carga, correo, tripulantes y equipaje estén debidamente equipadas, señalizadas, limpias, iluminadas y con servicios básicos funcionales.
- Aplicar principios de diseño universal para garantizar accesibilidad a personas con discapacidad o movilidad reducida.

Coordinación interinstitucional para el tratamiento ágil del tráfico

En cada aeropuerto internacional, los operadores de aeronaves, junto con los organismos competentes —Dirección General de Aduanas (DGA), Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), Dirección General de Migración (DGM), Ministerio de Salud Pública (MSP), Ministerio de Agricultura (MA) y el Departamento Aeroportuario (DA)— deberán:

- Implementar procedimientos conjuntos de despacho rápido para pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo.
- Mantener reuniones de coordinación periódicas para identificar oportunidades de mejora en los procesos de atención al tráfico.
- Garantizar la interoperabilidad de los sistemas tecnológicos utilizados por las instituciones en la atención al tráfico.

DISPOSICIONES RELATIVAS AL MOVIMIENTO DEL TRÁFICO EN LOS AEROPUERTOS

Coordinación para instalaciones y servicios adecuados:

El Departamento Aeroportuario, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), la Dirección General de Migración (DGM) y la Dirección General de Aduanas (DGA), en conjunto con los operadores de aeropuertos, deberán:

- Establecer y mantener un mecanismo de coordinación interinstitucional permanente para evaluar las condiciones operativas en las áreas de embarque y desembarque.
- Hay que asegurar que los flujos de pasajeros se desarrollen de forma ordenada, segura y sin demoras indebidas, mediante la planificación adecuada de horarios, control de filas y dimensionamiento de instalaciones.
- Coordinar horarios de operación, asignación de posiciones de estacionamiento de aeronaves y disponibilidad de puentes de abordaje para garantizar la eficiencia en el uso de las áreas terminales.
- Implementar mecanismos de respuesta rápida ante situaciones que puedan generar cuellos de botella, como aumento de demanda, retrasos o contingencias operativas.

Señalización en los aeropuertos:

La Junta de Aviación Civil (JAC), en coordinación con el Departamento Aeroportuario y la administración de cada aeropuerto, deberá:

Garantizar que todas las señales destinadas a orientar a las personas usuarias en las terminales aéreas (pasajeros, acompañantes, visitantes) cumplan con los lineamientos establecidos en el Doc. 9636 de la OACI y la Organización Marítima Internacional.

Supervisar que la señalización cubra de forma clara las rutas de:

- Salidas y llegadas internacionales y nacionales;
- Áreas de inspección, reclamo de equipaje, migración y aduanas;
- Servicios de emergencia, accesibilidad y sanitarios;
- Zonas de embarque, puertas, salas VIP y puntos de información.

SALIDA DE PASAJERAS Y PASAJEROS, TRIPULACIONES Y EQUIPAJES

Puestos de control en zonas de salida:

Las autoridades competentes: Dirección General de Aduanas (DGA), Dirección General de Migración (DGM), Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) y el Ministerio de Agricultura (MA), deberán:

- Establecer, de forma coordinada con los operadores aeroportuarios, el número de puestos de control necesarios en las áreas de salida para asegurar un despacho ágil y ordenado de pasajeros, tripulantes y su equipaje.
- Dimensionar los recursos humanos y técnicos según:
 - Horarios de mayor tráfico aéreo.
 - Temporadas altas de viajeros.
 - Tipo de vuelo (comercial, chárter, especial, etc.).
- Disponer de puestos alternos o secundarios para la atención de pasajeros que requieran revisiones detalladas o trámites especiales, sin interrumpir el flujo normal del resto de los usuarios.
- Coordinar el diseño de las áreas de inspección para maximizar el flujo lineal de pasajeros y minimizar demoras, con señalización clara, mobiliario adecuado y acceso universal.

Inspección de seguridad a pasajeros y equipajes por parte del CESAC:

El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), en cumplimiento de lo dispuesto en el PNSAC y el PNAFAL, será responsable de:

- Realizar la inspección física y/o mediante equipos de rayos X y detección, tanto a pasajeros como a su equipaje de mano antes del ingreso a las áreas estériles o salas de abordaje.

Hay que asegurar que los procedimientos de inspección:

- Se realicen respetando la dignidad de los pasajeros.
- Sean ejecutados por personal debidamente capacitado y certificado.

- Se rijan por estándares internacionales de seguridad de la aviación civil.
- Garantizar que el equipaje facturado se inspeccione conforme al nivel de seguridad requerido por el PNSAC, incluyendo conciliación de equipaje y controles aleatorios.
- Documentar y reportar cualquier hallazgo, retención o incidente conforme al protocolo nacional.

ENTRADA DE PASAJEROS, TRIPULACIONES Y EQUIPAJES

Puestos de control en zonas de llegada:

Las autoridades competentes: Dirección General de Aduanas (DGA), Dirección General de Migración (DGM), Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) y el Ministerio de Agricultura (MA), en coordinación con el operador aeroportuario, deberán:

- Establecer un número suficiente de puestos de control en las áreas de llegada internacional, de modo que se facilite el despacho eficiente de pasajeros, tripulaciones y su equipaje, evitando filas prolongadas o demoras innecesarias.

Determinar el número de puestos con base en:

- Las estadísticas de flujo horario de vuelos internacionales.
- La capacidad física del aeropuerto.
- La estacionalidad o tipo de operación (chárter, vuelos múltiples, vuelos especiales, etc.).

Asegurar la disponibilidad de puestos secundarios o diferenciados para la atención de casos especiales, tales como:

- Revisión documental compleja.
- Declaraciones aduanales.
- Intervención sanitaria o fitosanitaria.
- Revisión por perfil de riesgo.

TRÁNSITO Y TRASBORDO DE PASAJEROS Y TRIPULACIONES

Permanencia a bordo durante reabastecimiento de combustible:

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), en coordinación con los operadores de aeronaves, operadores de aeropuertos y el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), autorizará la permanencia de los pasajeros y la tripulación a bordo de la aeronave durante las operaciones de reabastecimiento de combustible, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

Evaluación de riesgo:

- El operador de aeronave deberá realizar y documentar una evaluación de riesgo conforme a su Manual de Operaciones aprobado, considerando la ubicación del abastecimiento, tipo de combustible, condiciones meteorológicas y estado operativo de la aeronave.

Medidas de seguridad operacional:

- El acceso a los extintores portátiles debe estar disponible e identificado.
- El personal de la aeronave debe estar instruido sobre los procedimientos en caso de emergencia durante el abastecimiento con pasajeros a bordo.
- No se permitirá fumar a bordo ni el uso de equipos electrónicos portátiles en modo transmisor durante esta fase.

Protección en tierra:

- El CESAC garantizará la presencia de personal de seguridad en la zona de estacionamiento.
- Se establecerá un cerco de seguridad para evitar el acceso no autorizado al área de la aeronave.
- El operador de aeropuerto deberá asegurar que los servicios de emergencia estén disponibles y alertados durante toda la operación.

Embarque y desembarque durante reabastecimiento:

- Solo se permitirá si está coordinado con la DGM (para control migratorio) y con el CESAC (para control de seguridad).
- Se debe asegurar que el movimiento de personas no interfiera con las operaciones de abastecimiento ni con la seguridad perimetral.
- La escalera o puente debe mantenerse acoplado y libre de obstrucciones.

Documentación y autorización previa:

- El procedimiento debe estar contenido en el programa de operaciones del explotador aprobado por el IDAC.
- Cualquier excepción o caso particular debe ser autorizado previamente por la autoridad aeroportuaria y el IDAC.

**INSTALACIONES Y SERVICIOS VARIOS EN LOS EDIFICIOS
TERMINALES DE PASAJERAS Y PASAJEROS****Reclamación de Equipaje**

Los operadores de aeropuertos, en coordinación con los explotadores de aeronaves, dispondrán de áreas designadas, seguras y debidamente señalizadas para el resguardo del equipaje no reclamado, no identificado o extraviado, conforme a las directrices establecidas por la Dirección General de Aduanas (DGA) y el CESAC.

Dichas instalaciones deberán contar con:

- Control de acceso restringido al personal autorizado.
- Sistema de vigilancia y registro de ingreso y egreso de equipaje.
- Clasificación del equipaje según fecha, vuelo y situación (extraviado, no reclamado, retenido).
- Registro físico y electrónico actualizado con los datos del equipaje y su estatus.

El personal autorizado por los explotadores de aeronaves o proveedores de servicios de asistencia en tierra tendrá acceso a estas áreas durante el horario operativo del aeropuerto, previa acreditación y conforme a los protocolos establecidos por el operador aeroportuario y el CESAC.

El equipaje será mantenido en custodia por el tiempo previsto en la normativa aduanera vigente. En caso de no ser reclamado, se procederá conforme a lo dispuesto por la DGA en cuanto a abandono, disposición final o reexportación, según aplique.

Los procedimientos para la reexpedición, entrega o disposición del equipaje estarán documentados en el manual de operaciones del aeropuerto y serán coordinados con la DGA para garantizar el cumplimiento de la legislación aduanera y la trazabilidad de los objetos

INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL DESPACHO Y CONTROL EN AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Reclamación de Equipaje

Los operadores de aeropuertos, en coordinación con los explotadores de aeronaves, dispondrán de áreas designadas, seguras y debidamente señalizadas para el resguardo del equipaje no reclamado, no identificado o extraviado, conforme a las directrices establecidas por la Dirección General de Aduanas (DGA) y el CESAC.

Dichas instalaciones deberán contar con:

- Control de acceso restringido al personal autorizado.
- Sistema de vigilancia y registro de ingreso y egreso de equipaje.
- Clasificación del equipaje según fecha, vuelo y situación (extraviado, no reclamado, retenido).
- Registro físico y electrónico actualizado con los datos del equipaje y su estatus.

El personal autorizado por los explotadores de aeronaves o proveedores de servicios de asistencia en tierra tendrá acceso a estas áreas durante el horario operativo del aeropuerto, previa acreditación y conforme a los protocolos establecidos por el operador aeroportuario y el CESAC.

El equipaje será mantenido en custodia por el tiempo previsto en la normativa aduanera vigente. En caso de no ser reclamado, se procederá conforme a lo dispuesto por la DGA en cuanto a abandono, disposición final o reexportación, según aplique.

Los procedimientos para la reexpedición, entrega o disposición del equipaje estarán documentados en el manual de operaciones del aeropuerto y serán coordinados con la DGA para garantizar el cumplimiento de la legislación aduanera y la trazabilidad de los objetos.

INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL DESPACHO Y CONTROL EN AEROPUERTOS INTERNACIONALES

Disponibilidad de instalaciones y servicios para organismos oficiales

Responsabilidad institucional:

Las autoridades competentes (DGA, IDAC, DGM, CESAC, MA, MSP) garantizarán la presencia y operatividad de sus servicios en los aeropuertos internacionales durante las horas hábiles oficialmente establecidas, y ampliarán los horarios según necesidades operativas o demanda de tráfico.

Adecuación de instalaciones:

- Los operadores de aeropuertos, en coordinación con el Departamento Aeroportuario y el IDAC, facilitarán espacios apropiados y seguros para que cada organismo desarrolle sus funciones de inspección, control o despacho.
- Las instalaciones estarán dotadas de los recursos logísticos y tecnológicos necesarios, tales como: conexión a redes institucionales, equipos de inspección, mobiliario funcional, señalización y condiciones ergonómicas adecuadas.

Accesibilidad y eficiencia:

- Los servicios deben estar ubicados estratégicamente en las áreas de movimiento de pasajeros, tripulaciones, carga y correo, con señalización clara, accesible y conforme a lo establecido en el Doc. 9636 de la OACI.
- Se priorizará la atención eficiente, la coordinación interinstitucional y la aplicación de protocolos conjuntos para minimizar demoras en los procesos de despacho.

Coordinación operativa interinstitucional

Horarios de servicio:

- Cada organismo establecerá sus horarios de atención y operatividad, los cuales deberán ser comunicados oficialmente al IDAC para su publicación en la AIP y en el portal aeroportuario.

- Para operaciones fuera del horario hábil, se dispondrán procedimientos de notificación con coordinación previa entre las autoridades competentes y el operador de aeropuerto o línea aérea.

Atención en picos operacionales:

- En períodos de alta demanda (temporadas altas, contingencias, eventos internacionales), las autoridades deben ajustar turnos, dotación de personal y tiempos de respuesta para asegurar la continuidad y eficacia de los controles de despacho.

Publicación de información aeronáutica (AIP)

Divulgación oficial:

El IDAC, en cumplimiento del RAD-15 y las disposiciones del Anexo 15 de la OACI, será responsable de publicar en el AIP República Dominicana la siguiente información:

- Tipos de controles aplicables en cada aeropuerto internacional (aduaneros, sanitarios, migratorios, cuarentenarios, de seguridad, etc.).
- Horarios oficiales de los organismos encargados del despacho (DGA, DGM, MSP).
- Procedimientos especiales aplicables fuera de los horarios ordinarios.
- Contactos oficiales de cada organismo para coordinación operativa.

Actualización y accesibilidad:

- Cualquier cambio en los horarios o procedimientos será comunicado oportunamente por las autoridades respectivas al IDAC, a fin de garantizar la actualización permanente del AIP.
- El AIP estará disponible en formato digital y actualizado a través del sitio oficial del Servicio de Información Aeronáutica (AIS) de la República Dominicana.

PASAJEROS INSUBORDINADOS O PERTURBADORES

Prevención y concientización

Responsabilidad institucional:

- El CESAC, en coordinación con los operadores de aeropuertos y de aeronaves, será la autoridad principal encargada de diseñar y ejecutar campañas permanentes de concientización al público viajero sobre las consecuencias legales y operativas del comportamiento insubordinado o perturbador, tanto en tierra como a bordo.

Medios de divulgación:

- La concientización se realizará a través de:
 - Señalización visible en terminales aéreas (áreas comunes, migración, puertas de embarque).
 - Mensajes audiovisuales en salas de espera o pantallas informativas.
 - Comunicaciones previas al vuelo por parte de la tripulación o el operador.

Contenido mínimo del mensaje:

- Las campañas deberán indicar de manera clara:
 - Las conductas prohibidas conforme a la Ley de Seguridad y el Anexo 9 de la OACI.
 - Las consecuencias legales aplicables (multas, restricción de abordaje, remisión a autoridades judiciales, inclusión en listas de restricción, etc.).
 - El compromiso institucional con la tolerancia cero frente al comportamiento perturbador.

Respuesta ante incidentes con pasajeros insubordinados o perturbador

Aplicación de medidas:

- Cuando se produzca un incidente a bordo o en zonas bajo control del aeropuerto, el CESAC aplicará las medidas operativas, preventivas o correctivas que correspondan conforme a la Ley 188-11, el Reglamento Interno del CESAC, el PNSAC, y las disposiciones del Anexo 9 (Norma 8.47).

Coordinación institucional:

- La actuación ante un pasajero perturbador será realizada en coordinación con:
- El operador de aeropuerto (seguridad, servicios generales).
- El operador aéreo (tripulación, supervisor en tierra).
- Cuando corresponda, la Policía Nacional, DGM, POLITUR u otras autoridades
- con competencia jurisdiccional, según el tipo de incidente.

Medidas operativas posibles:

- Denegación de abordaje o desembarque forzado.
- Aislamiento preventivo en zona segura del aeropuerto.
- Documentación y entrega a las autoridades correspondientes.
- Elaboración de informe de incidente por parte del CESAC y el operador involucrado.

Capacitación del personal**Programa de formación obligatoria:**

- El CESAC, en conjunto con los explotadores aéreos y aeroportuarios, desarrollará un programa de formación para el personal de seguridad, atención al cliente y tripulaciones sobre el manejo de pasajeros insubordinados y perturbadores.

Contenido de la capacitación:

- Legislación y normativa vigente sobre pasajeros insubordinados y perturbadores.
- Técnicas de desescalada verbal y control de crisis.
- Procedimientos operativos para contención, reporte y entrega de pasajeros perturbadores e insubordinados.
- Coordinación interinstitucional durante y después del evento.

Periodicidad y seguimiento:

- La formación será continua, con actualización anual o cuando se modifiquen los procedimientos o la legislación aplicable.
- El CESAC llevará un registro de personal capacitado, y evaluará el impacto operativo de los procedimientos mediante simulacros y retroalimentación de incidentes reales.

ATERRIZAJE FUERA DE LOS AEROPUERTOS

Procedimiento aplicable en casos de aterrizaje fuera de aeropuertos autorizados:

En caso de que una aeronave realice un aterrizaje no programado fuera de un aeropuerto autorizado por causas ajenas a la voluntad del comandante, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) activará los mecanismos de asistencia y coordinación inmediata con los organismos competentes.

El comandante de la aeronave o el miembro de la tripulación que le siga en jerarquía deberá notificar de forma inmediata o tan pronto como sea posible al IDAC sobre la ocurrencia del aterrizaje, incluyendo ubicación, condiciones de la aeronave, estado de los ocupantes y carga.

El IDAC coordinará con los siguientes organismos, según la naturaleza del evento y las condiciones del aterrizaje:

- Dirección General de Aduanas **(DGA)**
- Dirección General de Migración **(DGM)**
- Ministerio de Agricultura **(MA)**
- Ministerio de Salud Pública **(MSP)**
- Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil **(CESAC)**
- Dirección Nacional de Control de Drogas **(DNCD)**, si corresponde
- Autoridades locales de emergencia y orden público

Los organismos mencionados aplicarán sus controles y procedimientos de forma coordinada, con el objetivo de reducir al mínimo las formalidades administrativas, sin menoscabo de las medidas de seguridad requeridas.

Se dará prioridad a la seguridad de los pasajeros, la integridad de la carga y el estado de la aeronave, manteniendo comunicación constante entre los equipos en tierra y las autoridades aeronáuticas.

El IDAC dispondrá que se levante un informe oficial del suceso, el cual será incorporado a los registros nacionales y utilizado para análisis estadístico, mejora de procedimientos y cumplimiento de las obligaciones ante la OACI.

BREVE PARADA - ESTANCIA

Procedimiento en caso de breve parada de la aeronave:

Cuando una aeronave aterrice por motivos técnicos, meteorológicos o de otro tipo, y se determine que podrá reanudar su vuelo sin demoras significativas, se considerará una breve parada o estancia.

En estos casos, no se exigirá el cumplimiento total de los procedimientos normales de control migratorio, aduanero, sanitario o fitosanitario, siempre que los pasajeros y la tripulación permanezcan a bordo o en un área designada bajo supervisión de las autoridades competentes.

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (**IDAC**), la Dirección General de Aduanas (**DGA**), el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (**CESAC**), la Dirección General de Migración (**DGM**), el **CESAC**, el Ministerio de Salud Pública (MSP) y el Ministerio de Agricultura (**MA**), aplicarán medidas simplificadas y coordinadas, evitando demoras innecesarias, conforme al principio de facilitación de la OACI.

El comandante de la aeronave deberá comunicar al operador aeroportuario o al control de tránsito aéreo (**ATC**) la situación y el tiempo estimado de permanencia para que se activen los mecanismos correspondientes.

Si los pasajeros o la tripulación desembarcan temporalmente, deberán mantenerse en áreas controladas y sin contacto con instalaciones públicas, hasta tanto se autorice la continuación del vuelo.

El IDAC, como autoridad aeronáutica, verificará que el procedimiento de breve parada no comprometa la seguridad operacional y notificará a los organismos nacionales e internacionales según sea requerido.

INTERRUPCIÓN DEL VUELO

Procedimiento en caso de interrupción prolongada o no reanudación del vuelo:

Cuando se determine que una aeronave no podrá reanudar su vuelo en un tiempo razonable debido a una avería grave, condiciones meteorológicas prolongadas, razones legales u operacionales, se activará el procedimiento de interrupción del vuelo. El IDAC, como autoridad competente, encabezará la coordinación con las entidades involucradas para la atención inmediata de los pasajeros, la seguridad de la aeronave y la protección de la carga y el correo.

Los pasajeros y la tripulación serán sometidos a los controles migratorios, aduaneros, sanitarios y de seguridad correspondientes, como si se tratara de un vuelo de llegada internacional. La DGA, la DGM, el CESAC, el MSP, el MA y, si corresponde, la DNCD, desplegarán personal para aplicar los controles en forma coordinada y eficiente, priorizando la atención humanitaria, la seguridad y la facilitación.

El operador de la aeronave será responsable de la reprogramación de itinerarios, alojamiento, provisión de asistencia, y cualquier otra medida requerida por las autoridades para el cumplimiento de la normativa vigente.

DISPOSICIONES SOBRE FACILITACIÓN DE ASPECTOS ESPECÍFICOS.

Disposiciones relativas a búsqueda, salvamento, investigación de accidentes y recuperación

La República Dominicana garantizará la facilitación efectiva de las operaciones vinculadas a emergencias aeronáuticas, catástrofes o eventos que requieran respuesta internacional, en cumplimiento del Anexo 9, y en coordinación con las autoridades nacionales competentes.

Entrada temporal de personal y medios para asistencia e investigación

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), en coordinación con la Comisión de Investigación de Accidente Aéreo (CIAA), Dirección General de Aduanas (DGA), el CESAC y la DNCD, facilitará la entrada temporal al territorio nacional de:

- Personal especializado en búsqueda, salvamento o investigación;
- Herramientas, piezas de repuesto, equipos técnicos y aeronaves auxiliares;
- Materiales necesarios para el recobro, reparación o traslado de aeronaves accidentadas.
- Estos bienes se admitirán libres de derechos de aduana, siempre que estén destinados al uso exclusivo en las operaciones mencionadas.

Documentación simplificada

La Dirección General de Migración (DGM) exigirá únicamente documentos de viaje válidos al personal que participe en tareas de búsqueda, salvamento o investigación, conforme a la Norma 8.3 del Anexo 9. No se requerirá visa, salvo cuando lo determine la ley de forma expresa y justificada.

Salida del territorio de aeronaves y equipos auxiliares

Una vez concluidas las operaciones, el IDAC, en coordinación con las demás autoridades competentes, facilitará la salida del país de:

- Aeronaves accidentadas o auxiliares,

- Herramientas, equipos, piezas de repuesto.
- Los materiales que no salgan dentro del plazo autorizado por las autoridades nacionales quedarán sujetos a las disposiciones legales pertinentes en materia aduanera.

Traslado internacional de partes o componentes para análisis

Cuando la investigación requiera el envío de piezas de aeronaves averiadas a otro Estado para ensayos técnicos, el IDAC garantizará el traslado sin demoras.

Asimismo, facilitará el retorno de dichas piezas a la autoridad investigadora cuando esta lo solicite para finalizar el procedimiento.

Vuelos de socorro

El CESAC, la DGA, la DGM y la DNCD:

- Facilitarán la admisión sin demoras del personal, carga, equipaje y bienes transportados en vuelos de socorro.
- Adoptarán procedimientos operacionales expeditos y seguros para permitir la ejecución inmediata de estos vuelos.

Vuelos de repatriación

Las autoridades mencionadas:

- Facilitarán la entrada, salida y tránsito de las aeronaves de repatriación, en condiciones de seguridad y sin trabas operativas.
- Asegurarán la admisión sin demoras del personal y bienes transportados, cumpliendo con los requisitos mínimos migratorios, aduanales y sanitarios.
- Estas operaciones deberán iniciarse tan pronto se haya obtenido el consentimiento de los Estados involucrados.

CONTAMINACIÓN MARINA Y OPERACIONES DE SEGURIDAD EN EMERGENCIAS

Procedimiento para operaciones en caso de emergencia ambiental o de seguridad:

Cuando se trate de aeronaves que ingresan, transitan o salen del territorio nacional en operaciones destinadas a combatir la contaminación marina, prevenir riesgos a la población o proteger el medio ambiente, se activará un protocolo de atención prioritaria y coordinada. Las autoridades responsables (**JAC, IDAC, CESAC, DGA, DGM, MSP, MMARN, MA y DNCD**) garantizarán el tratamiento expedito de dichas aeronaves, su tripulación, equipos y carga, reduciendo al mínimo las formalidades administrativas y los retrasos.

El IDAC canalizará y autorizará las operaciones, en coordinación con el operador aeroportuario y las entidades competentes, asegurando la prioridad operativa.

La DGA, DGM y demás organismos de control aplicarán procedimientos de despacho simplificado, luego de haber realizado la validación de la naturaleza de la operación.

El MMARN activará los mecanismos de respuesta ante contaminación marina y coordinará con las agencias involucradas para facilitar las operaciones aéreas necesarias. En caso de operaciones internacionales, el IDAC notificará a través del AIP y, cuando sea pertinente, mediante NOTAM, las facilidades dispuestas para tales vuelos y los procedimientos de coordinación requeridos.

PLAN NACIONAL DE AVIACIÓN PARA BROTES DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES

Procedimiento de respuesta ante un brote de enfermedad transmisible o ESPII:

El Ministerio de Salud Pública (MSP), en coordinación con la Junta de Aviación Civil (JAC) y el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), establecerá y mantendrá actualizado un Plan Nacional de Aviación para Brotes de Enfermedades Transmisibles, en cumplimiento del Artículo 14 del Convenio de Chicago y el Anexo 9.

Este plan formará parte del Plan de Contingencia Nacional para Emergencias de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII) y deberá ser coherente con el Reglamento Sanitario Internacional (RSI, 2005) de la OMS y la Ley 42-01.

El plan incluirá, entre otros elementos:

- Protocolos de detección y notificación temprana de casos sospechosos en vuelos internacionales;
- Mecanismos de coordinación entre autoridades aeronáuticas, migratorias, sanitarias y aeroportuarias;
- Medidas de control en puntos de entrada (aeropuertos), incluyendo aislamiento, cuarentena, rastreo y seguimiento de contactos;
- Procedimientos de desinfección de aeronaves e instalaciones;
- Planes de comunicación con operadores aéreos y otras partes interesadas.

El IDAC, a través del AIP, publicará la información pertinente sobre requisitos y medidas nacionales adoptadas en caso de una emergencia sanitaria.

PROTOCOLO ANTE CASO SOSPECHOSO A BORDO DE UNA AERONAVE

Procedimiento ante la detección de enfermedad transmissible durante el vuelo:

Cuando un miembro de la tripulación detecte la presencia de un pasajero con síntomas que sugieran una enfermedad transmissible grave a bordo, el piloto al mando deberá informar inmediatamente al control de tránsito aéreo del aeropuerto de destino, conforme al modelo de Declaración General de Salud de la OACI.

El piloto deberá seguir los protocolos internos de la línea aérea, incluyendo el uso de elementos de protección personal, aislamiento del pasajero y mitigación del riesgo de contagio.

El MSP será notificado con antelación para que disponga personal especializado al arribo de la aeronave y active las medidas correspondientes (evaluación, traslado, cuarentena u otras).

El IDAC, en coordinación con el aeropuerto y los organismos de seguridad y salud, garantizará la gestión del evento conforme al Plan Nacional, y, si procede, notificará a través de NOTAM cualquier restricción o procedimiento adicional.

Las medidas y requisitos sanitarios nacionales e internacionales aplicables se encontrarán publicados en el AIP de la República Dominicana y/o mediante NOTAM.

PASAJEROS CON DISCAPACIDAD Y/O MOVILIDAD REDUCIDA

La República Dominicana, en cumplimiento de sus obligaciones nacionales e internacionales, garantizará el derecho de las personas con discapacidad y/o movilidad reducida a acceder, desplazarse y ser atendidas en condiciones de igualdad, dignidad y autonomía durante todo el proceso de transporte aéreo, conforme al Anexo 9, el Doc. 9984 de la OACI, la Ley 05-13 y su reglamento de aplicación No. 363-16.

Diseño y accesibilidad de infraestructuras

La Junta de Aviación Civil (JAC), en coordinación con el Operador del Aeropuerto y el Departamento Aeroportuario, velará por qué:

- Los diseños de los edificios terminales y sus áreas exteriores incorporen los principios de accesibilidad y diseño universales, conforme al Doc. 9984 y la Ley 05-13;
- Se implementen dispositivos apropiados para facilitar el desplazamiento entre la aeronave y el edificio terminal, especialmente cuando no se utilicen puentes de embarque;
- Se disponga de espacios de espera reservados para personas con discapacidad o movilidad reducida, en zonas cercanas a las entradas principales de las terminales;
- Se incluyan estacionamientos exclusivos, debidamente señalizados, con conexión accesible a los edificios terminales mediante rutas que permitan el desplazamiento autónomo.

Acceso a la información

Se adoptarán medidas para asegurar que las personas con discapacidad sensorial (visual, auditiva o de comunicación) puedan acceder a la información de vuelo y otros servicios relacionados en condiciones de igualdad, mediante el uso de medios accesibles tales como:

- Señalización visual contrastada;
- Sistemas auditivos asistidos;
- Información en formatos alternativos (braille, pictogramas, etc.);
- Personal capacitado para asistencia.

Coordinación institucional

Las siguientes entidades serán responsables de coordinar la planificación, supervisión e implementación de estas disposiciones:

- Junta de Aviación Civil (JAC): rector del sector y garante de la normativa.
- Departamento Aeroportuario: ente supervisor de las infraestructuras aeroportuarias.
- Operadores aeroportuarios: responsables directos de la ejecución de adecuaciones, señalizaciones, dispositivos y servicios requeridos para garantizar accesibilidad.

Estas entidades deberán asegurar que se cumplan no solo las normas técnicas de accesibilidad, sino también los principios de igualdad de trato, autonomía personal, respeto a la dignidad humana y no discriminación, establecidos en el marco legal dominicano y en los compromisos internacionales suscritos por el Estado.

ASISTENCIA A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE AVIACIÓN Y A SUS FAMILIARES

En caso de un accidente de aviación civil que involucre víctimas, ya sean sobrevivientes o fallecidos, el Estado Dominicano garantizará, mediante coordinación interinstitucional, una respuesta humanitaria adecuada, rápida y estructurada, conforme a lo dispuesto en el Anexo 9 - Norma 8.43, el Doc. 9973 de la OACI, y la legislación nacional vigente.

Acceso al territorio nacional

La Junta de Aviación Civil (JAC), en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX), la Dirección General de Migración (DGM), la Dirección General de Aduanas (DGA) y el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), facilitará la entrada temporal al territorio nacional de:

- Representantes del explotador involucrado en el accidente;
- Representantes acreditados de los Estados de matrícula, operación, diseño o fabricación;
- Familiares de las víctimas fallecidas;
- Familiares de los sobrevivientes;
- Personal especializado en atención psicosocial o humanitaria.

Esta entrada deberá realizarse sin demoras innecesarias, aplicando procedimientos especiales de control migratorio y aduanero para permitir la asistencia oportuna.

Repatriación de restos mortales

La Junta de Aviación Civil (JAC), en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX), la DGA, la DGM y el CESAC, prestará toda la asistencia necesaria para la repatriación de los restos mortales de las víctimas fallecidas, incluyendo:

- Arreglos logísticos y de transporte;
- Tramitación ágil de permisos y autorizaciones;
- Exención o agilización de formalidades aduaneras;
- Coordinación diplomática con las misiones consulares o diplomáticas de los países de origen.

Estas medidas se activarán a solicitud del explotador de la aeronave o de los familiares de los fallecidos, y deberán estar respaldadas por protocolos preestablecidos que garanticen el trato digno, respetuoso y coordinado de las víctimas.

Principios de actuación

Toda actuación en este contexto deberá respetar los siguientes principios:

- Dignidad humana y sensibilidad cultural;
- No discriminación y trato igualitario;
- Coordinación interinstitucional eficaz;
- Transparencia y comunicación clara con los familiares;
- Asistencia médica, psicológica y consular, cuando sea requerida.

TRATA DE PERSONAS

El Ministerio de Relaciones Exteriores (MIREX), en su calidad de órgano rector en materia de política exterior, será responsable de diseñar estrategias y políticas públicas interinstitucionales para prevenir, detectar y responder a casos de trata de personas y tráfico ilícito de migrantes, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por el Estado dominicano.

Como parte de esta estrategia integral, se establecerán protocolos nacionales que incluyan:

- Procedimientos estandarizados para la detección temprana de víctimas y tratantes.
- Líneas de reporte inmediato y confidencial.
- Designación formal de puntos de contacto interinstitucionales en los aeropuertos internacionales.
- Coordinación con organismos como la Procuraduría General de la República (PGR), la Policía Nacional, la Dirección General de Migración (DGM) y el Ministerio de Defensa (MIDE).

La Dirección General de Migración (DGM) será designada como punto de contacto primario en cada aeropuerto del territorio nacional. Tendrá la responsabilidad de:

- Implementar controles migratorios reforzados y selectivos, basados en perfiles de riesgo.
- Establecer mecanismos integrados de análisis y alerta que permitan detectar patrones inusuales o signos de trata de personas.
- Coordinar con las autoridades policiales, judiciales y de seguridad aeroportuaria la actuación inmediata ante casos sospechosos.

El personal de la DGM, CESAC, operadores aeroportuarios y de aeronaves deberá ser capacitado periódicamente para:

- Identificar indicios de trata de personas (por ejemplo, comportamiento coercitivo, documentación falsa, acompañantes sospechosos, etc.).

- Activar sin demora el protocolo de intervención interinstitucional.
- Garantizar la protección y privacidad de las posibles víctimas, evitando su revictimización.

Toda intervención deberá documentarse conforme a los procedimientos establecidos por el Ministerio Público, en coordinación con las autoridades migratorias y de seguridad, para fines de judicialización de los casos y protección de derechos.

El procedimiento será revisado y actualizado por el MIREX, en coordinación con las demás instituciones involucradas, asegurando su armonización con los instrumentos internacionales y las Normas del Anexo 9 de la OACI sobre facilitación y protección de derechos humanos en el transporte aéreo.

SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS

El Estado dominicano ha implementado mecanismos para el intercambio electrónico anticipado de información sobre los pasajeros y la tripulación, mediante sistemas reconocidos internacionalmente, con el propósito de mejorar la facilitación, reforzar la seguridad y cumplir con los compromisos establecidos en el Anexo 9, las directrices OMA/IATA/OACI y el Doc. 9303.

Sistemas API, iAPI y PNR

La Dirección General de Migración (DGM), en colaboración con la Dirección General de Aduanas (DGA) y el Dirección Nacional de Inteligencia (DNI):

Requiere a los explotadores de aeronaves la transmisión de:

- Información anticipada sobre los pasajeros (API);
- Información anticipada interactiva (iAPI);
- Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR).

Ha creado una ventanilla única electrónica de ingreso de datos de pasajeros, centralizada a través del DNI, que permite transmitir los datos de forma normalizada, mediante un punto común de entrada (Norma 9.1).

El sistema API está respaldado por:

- La Ley 285-04 sobre Migración;
- Las resoluciones DGM-02-2018 y DGM-04-2012;
- Y se ajusta a las Normas 9.7 - 9.22 del Anexo 9 - Facilitación.

Reglas para el intercambio de datos

El Estado dominicano exigirá únicamente los elementos de datos disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica, conforme al Doc.9303 y a las Directrices API OMA/IATA/OACI, utilizando el formato UN/EDIFACT PAXLST.

Al desarrollar o modificar el sistema, las autoridades competentes

- Minimizarán el impacto técnico y operativo sobre los explotadores de aeronaves,
- Consultarán previamente con los operadores aéreos para asegurar una integración eficiente con sus sistemas de control de salidas.

Cualquier solicitud de inclusión de elementos de datos no estándar se presentará formalmente al Comité de Enlace OMA/IATA/OACI mediante el proceso de mantenimiento de datos (DMR) (Norma 9.6).

Continuidad operativa y soporte técnico

Las autoridades competentes brindarán asistencia operativa y técnica las 24 horas del día, de forma ininterrumpida, para analizar cualquier falla o interrupción del servicio, e implementar medidas inmediatas para su restablecimiento ágil y seguro.

Establecer y aplicar procedimientos estandarizados de notificación y recuperación de servicio, tanto en casos de mantenimiento programado como de interrupciones no previstas en los sistemas API, iAPI o plataformas asociadas.

Asegurar la disponibilidad de contacto técnico permanente, ofreciendo el nivel de soporte adecuado, idealmente con canales activos las 24 horas del día, para responder a incidentes, consultas y coordinación interinstitucional en tiempo real.

Datos del Registro de Nombres de los Pasajeros (PNR)

Cuando las autoridades competentes requieran información del Registro de Nombres de los Pasajeros (PNR), deberá alinear sus procedimientos con lo establecido en la Resolución DGM-02-2018, así como con las directrices y recomendaciones contenidas en El Documento 9944 de la OACI, Las directrices PNRGOV desarrolladas y actualizadas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), con respaldo de la OACI y la IATA.

Para garantizar la interoperabilidad técnica a nivel mundial, la transferencia de datos PNR se realiza como método primario mediante el mensaje PNRGOV basado en el formato UN/EDIFACT, permitiendo una transmisión estandarizada entre explotadores aéreos y gobiernos.

Las autoridades competentes deberán tener en cuenta los siguientes principios:

- a) Considerar las implicaciones de privacidad y protección de datos personales derivadas de la recopilación y transmisión electrónica de PNR, tanto a nivel nacional como internacional;
- b) Evaluar los requisitos jurídicos internos relacionados con el tratamiento y conservación de esta información;
- c) En caso de conflicto entre legislaciones, se promoverá la cooperación y alineación normativa entre los Estados involucrados, a fin de facilitar el intercambio seguro, legal y responsable de los datos.

DISPOSICIONES SANITARIAS

Aplicación del reglamento sanitario internacional y disposiciones conexas

República Dominicana, como Estado Contratante de la OACI y Estado Parte del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005), garantizará la implementación de medidas sanitarias en la aviación civil que contribuyan a proteger la salud pública nacional e internacional, sin afectar innecesariamente el tráfico aéreo y el comercio.

Estas disposiciones se aplicarán en cumplimiento de las normas del Anexo 9, del RSI 2005, y de la Ley General de Salud 42-01, bajo la coordinación del Ministerio de Salud Pública (MSP), con el apoyo del IDAC, la Junta de Aviación Civil (JAC) y los operadores aeroportuarios.

Certificados internacionales de vacunación o profilaxis

El MSP tomará todas las medidas necesarias para asegurar que los facultativos utilicen el modelo de certificado internacional de vacunación o profilaxis establecido en el RSI 2005, conforme al Artículo 36 y Anexo 6 del mismo, a fin de garantizar su aceptación uniforme.

La JAC, en coordinación con el MSP, velará por que los explotadores de aeronaves y agencias interesadas informen con suficiente antelación a los pasajeros sobre:

- Los requisitos de vacunación exigidos por los países de destino;
- La disponibilidad de formularios válidos para vacunación o revacunación conforme al RSI.

Notificación de enfermedades a bordo

El piloto al mando será responsable de notificar al control de tránsito aéreo (ATC), tan pronto como sea posible, cualquier caso sospechoso de enfermedad transmisible, a fin de que se movilice personal y equipo médico adecuado a la llegada de la aeronave.

Los explotadores de aeronaves deberán asegurarse de que se cumplan los requisitos de notificación anticipada por radio a las autoridades sanitarias del Estado receptor, conforme a sus regulaciones, para facilitar la respuesta médica oportuna.

Coordinación ante emergencias sanitarias (ESPIN / ESPII)

En caso de identificarse una Emergencia de Salud Pública de Importancia Nacional (ESPIN) o Internacional (ESPII), el Ministerio de Salud Pública tomará las medidas de control pertinentes en el entorno aeroportuario, de conformidad con el RSI 2005, garantizando una respuesta rápida, proporcional y técnica.

Estas medidas serán coordinadas con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), para asegurar su implementación armonizada en el ámbito del transporte aéreo.

Principios operativos y garantías

Las medidas sanitarias aplicadas deberán observar los siguientes principios:

- Basarse en evidencia científica y evaluación de riesgos;
- Ser proporcionales, no discriminatorias, y respetar los Derechos Humanos;
- Evitar demoras innecesarias o interrupciones en el tránsito aéreo;
- Ser aplicadas con el menor impacto operativo posible, mediante procedimientos definidos y personal capacitado.

Certificados internacionales de vacunación o profilaxis

En los casos en que las autoridades nacionales exijan prueba de vacunación o profilaxis en virtud del RSI (2005), se aceptará el Certificado Internacional de Vacunación o Profilaxis prescrito por la Organización Mundial de la Salud (OMS), conforme al Artículo 36 y el Anexo 6 del RSI.

El Ministerio de Salud Pública (MSP) tomará todas las medidas necesarias para que quienes administren vacunas utilicen el modelo oficial de certificado internacional, asegurando su aceptación uniforme.

Se fomentará la expedición de certificados digitales de vacunación, compatibles con el sello digital visible (VDS-NC) según las recomendaciones de la OACI y la OMS.

El MSP coordinará con los explotadores de aeronaves y agencias interesadas para que los pasajeros reciban, con anticipación suficiente, información sobre los requisitos de vacunación exigidos por los países de destino.

INSPECCIÓN Y VERIFICACIÓN DE DOCUMENTACIÓN SANITARIA

Cuando la Dirección General de Migración (DGM) exija documentación sanitaria para ingreso o tránsito, se deberá alentar a los explotadores de aeronaves a establecer procedimientos para:

- Verificar que los pasajeros y tripulantes cuenten con la documentación sanitaria exigida;
- Evaluar la validez de los documentos sanitarios normalizados antes del embarque.

Disposiciones complementarias de aplicación sanitaria

El Estado dominicano no impondrá multas ni sanciones a los explotadores de aeronaves cuando un pasajero entrante sea declarado no admisible o un pasajero en tránsito no cumpla los requisitos de transferencia vinculados a la documentación sanitaria, siempre que el operador pueda demostrar que efectuó los controles pertinentes de conformidad con los procedimientos establecidos.

Se fomentará la automatización de la inspección sanitaria, incluyendo el uso de tecnologías sin contacto físico, para agilizar los procesos y minimizar riesgos, especialmente en situaciones de emergencia sanitaria o brotes epidemiológicos.

Se establecerán medidas de mitigación humanitaria para pasajeros que, a su llegada, resulten no admisibles por no cumplir con los requisitos sanitarios. Estas medidas incluirán acceso a información, asistencia consular oportuna y opciones de repatriación o reubicación conforme a protocolos internacionales.

El MSP garantizará que, cuando se requiera documentación sanitaria como condición de ingreso, se disponga de una comunicación clara, anticipada y efectiva dirigida tanto al público viajero como a los explotadores de aeronaves. Esta información deberá difundirse con suficiente antelación y mediante canales oficiales accesibles, a fin de asegurar su comprensión y cumplimiento.

Prevención y mitigación de enfermedades transmisibles

La República Dominicana, en cumplimiento del Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005) y conforme a su marco legal de salud pública, implementará estrategias sanitarias proporcionales al riesgo, destinadas a prevenir y/o mitigar la propagación de enfermedades transmisibles a través del transporte aéreo.

Cuando se prevea aplicar medidas sanitarias ante la identificación de un riesgo para la salud pública, el MSP establecerá un enfoque basado en la combinación de medidas cruzadas o subsidiarias, adaptadas al nivel y tipo de riesgo epidemiológico.

El MSP de salud darán prioridad en la vacunación y profilaxis al personal esencial del sector aviación, especialmente a las tripulaciones de vuelo, personal de seguridad, inspección sanitaria y asistencia en tierra, con miras a mantener la continuidad operativa del sistema de transporte aéreo.

Si en respuesta a una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII) o riesgo específico, el Ministerio de Salud Pública (MSP) considera aplicar medidas sanitarias adicionales a las recomendadas por la OMS, lo hará conforme al RSI (2005), tomando en cuenta:

- Los principios científicos aplicables;
- Las pruebas disponibles sobre el riesgo para la salud humana, o en su defecto, la información oficial relevante suministrada por la OMS, otros organismos internacionales o autoridades regionales competentes;
- Toda guía o recomendación oficial emitida por la OMS para situaciones sanitarias similares.

Estas medidas deberán ser informadas oportunamente a los operadores aéreos, a los puntos de entrada internacionales y a las entidades que conforman el Comité Nacional de Facilitación.

INSTALACIONES Y SERVICIOS NECESARIOS PARA IMPLANTAR LAS MEDIDAS DE SALUD PÚBLICA, EL SERVICIO MÉDICO DE URGENCIA Y LAS RELATIVAS A LA CUARENTENA DE ANIMALES Y PLANTAS.

El Ministerio de Salud Pública (MSP) y el Ministerio de Agricultura (MA) velarán por la inocuidad de los alimentos que se suministran a bordo de las aeronaves o dentro de las instalaciones aeroportuarias garantizando el cumplimiento de:

Los procedimientos de producción, manipulación, almacenamiento y distribución de productos alimenticios;

- a) Las disposiciones establecidas en el Reglamento Sanitario Internacional (RSI 2005);
- b) Las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO);
- c) Y la normativa nacional incluyendo:
 - Ley No. 4030, sobre defensa del ganado nacional;
 - Ley No. 4990, de Sanidad Vegetal.

Adicionalmente, el MSP, el MA, y los explotadores aeroportuarios y de aeronaves adoptarán medidas necesarias para establecer un sistema eficaz, higiénico y seguro para la remoción y eliminación de:

Desechos sólidos, aguas residuales, restos de alimentos u otros materiales que representen un riesgo a la salud humana, animal o vegetal.

Estas acciones deberán ajustarse al RSI 2005, a las directrices internacionales citadas, y a la Resolución 2016-23 sobre Programa de Manejo de Basura Internacional, así como a los instrumentos legales y regulatorios vigentes en la República Dominicana.

APÉNDICE 1

DECLARACIÓN GENERAL (Salida/Entrada)		
Explotador		
Marcas de nacionalidad y de matrícula Vuelo núm. Fecha		
Salida de Llegada a		
(Lugar) (Lugar)		
RUTA DE VUELO (La columna "Lugar" debe indicar siempre el punto de origen, todas las paradas en ruta y el punto de destino)		
LUGAR	NOMBRES DE LA TRIPULACIÓN*	NUMERO DE PASAJEROS EN ESTA ETAPA**
		Lugar de salida: Embarcan
		Continúan en el mismo vuelo
		Lugar de llegada: Desembarcan
		Continúan en el mismo vuelo
<i>Declaración sanitaria</i> Nombre y número de asiento o función de las personas a bordo que padecen de una enfermedad distinta del mareo o de los efectos de un accidente que pueden tener una enfermedad transmisible [la presencia de fiebre (temperatura de 38°C/100°F o superior), acompañada de uno o más de los siguientes signos o síntomas: indicios evidentes de que no se encuentra bien; tos persistente; dificultad para respirar; diarrea persistente; vómitos persistentes; erupciones cutáneas; hematomas o sangrado sin lesión previa; o confusión de aparición reciente, aumenta la probabilidad de que la persona esté padeciendo una enfermedad transmisible], así como los casos de esa clase de enfermedad desembarcados durante una escala anterior..... Detalles relativos a cada desinsectación o tratamiento sanitario (lugar, fecha, hora y método) durante el vuelo. Si no se ha efectuado la desinsectación durante el vuelo, dar detalles de la última desinsectación		Exclusivamente para uso oficial
Firma, si se exige, con hora y fecha		
Miembro de la tripulación a quien corresponda		
Declaro que todas las indicaciones y detalles incluidos en esta declaración general, y en cualesquiera formularios complementarios que deban presentarse con esta declaración general, son completos, exactos y verdaderos según mi leal saber y entender, y que todos los pasajeros en tránsito continuarán o han continuado en este vuelo.		
FIRMA		
Agente autorizado o piloto al mando		

Las dimensiones del documento serán 210 mm x 297 mm (8 1/4 x 11 3/4 pulgadas).

* Se llenará cuando lo exija el Estado.

** No se llenará cuando se presente el manifiesto de pasajeros y solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

210 mm (8 1/4 pulgadas)

APÉNDICE 2

MANIFIESTO DE PASAJEROS			
Explotador			
Marcas de nacionalidad y matrícula*		Vuelo Núm.	Fecha
Punto de embarque.....		Punto de desembarque	
(Lugar)		(Lugar)	
Apellido e iniciales	Nacionalidad	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial

Las dimensiones del documento serán 210 mm x 297 mm (8 1/4 x 11 3/4 pulgadas).

* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

210 mm (8 1/4 pulgadas)

Nota. —En los casos de más de una nacionalidad, sólo es necesario proporcionar una, según el documento de viaje válido que haya presentado el pasajero.

APÉNDICE 3

MANIFIESTO DE CARGA				
Explotador				
Marcas de nacionalidad y de matrícula*		Vuelo núm.	Fecha	
Punto de carga		Punto de descarga		
(Lugar)		(Lugar)		
Número de la carta de porte aéreo	Número de bultos	Naturaleza de las mercancías*	Para uso exclusivo del explotador	Sólo para uso oficial

Las dimensiones del documento serán 210 mm x 297 mm (8 1/4 x 11 3/4 pulgadas).

* Solamente se llenará cuando lo exija el Estado.

210 mm (8 1/4 pulgadas)

APÉNDICE 4

GOBIERNO DE

CERTIFICADO DE DESINSECTACIÓN RESIDUAL

Las superficies interiores, incluido el espacio de la bodega, de la aeronave fueron tratadas con
(número de matrícula)

un producto aprobado de desinsectación residual, el de conformidad con las recomendaciones de la Organización
(fecha)

Mundial de la Salud ("Weekly Epidemiological Record" núm. 7, 1985, página 47; núm. 12, 1985, página 90; núm. 45, 1985, páginas 345-346; y núm. 44, 1987, páginas 335-336) y con las enmiendas pertinentes.

El tratamiento debe renovarse si, debido a operaciones de limpieza u otras, se elimina una cantidad importante del producto de desinsectación residual y, de cualquier manera, si han transcurrido ocho semanas a partir de la fecha anterior.

Fecha de vencimiento:

Firma:

Cargo:

Fecha:

APÉNDICE 5

**TARJETA INTERNACIONAL
DE EMBARQUE/DESEMBARQUE**

(En letra de molde*)

1. Nombre:
Nombre Apellido(s)

2. Fecha de nacimiento:
Año Mes Día

3. Nacionalidad:

4. Documento de viaje:
Estado expedidor Tipo de documento Número

5. Personas pasajeras que llegan:
Puerto de embarque
o
Personas pasajeras que salen:
Puerto de desembarque

6. (Otros datos, solicitados a discreción del Estado)

a).....

b).....

c).....

APÉNDICE 6. RECOMENDACIÓN DEL CONSEJO DE COOPERACIÓN ADUANERA

Para un control de aduanas simplificado, basado en el sistema de doble circuito, de las personas pasajeras que llegan por vía aérea (8 de junio de 1971).

El Consejo de Cooperación Aduanera

Habida cuenta de la Recomendación núm. B-3 de la Séptima Conferencia del Departamento de Facilitación de la Organización de Aviación Civil Internacional, adoptada por el Consejo de la Organización en diciembre de 1968, referente al establecimiento en los aeropuertos internacionales de sistemas de doble circuito para el rápido despacho del equipaje a la llegada;

Habida cuenta de la Recomendación núm. 11, adoptada por la Segunda Conferencia Intermedia de la Comisión Europea de Aviación Civil en julio de 1969, sobre el sistema de doble circuito, o circuito rojo/verde;

Deseando contribuir a los esfuerzos para mejorar la corriente del tráfico de pasajeras/os en los aeropuertos internacionales, considerando que este objetivo podrá lograrse implantando un procedimiento simplificado, basado en el sistema de doble circuito, para el control aduanero de las/los pasajeras/os y su equipaje;

Considerando que dicho sistema puede ser adoptado sin reducir la eficacia del control y que permite a las autoridades aduaneras despachar eficientemente un número creciente de pasajeras/os sin un aumento correspondiente del personal de aduanas, considerando que la armonización de las características de este sistema entre los distintos países es esencial para su funcionamiento eficiente;

Recomienda que los miembros introduzcan, en sus principales aeropuertos internacionales, en estrecha cooperación con los explotadores aeroportuarios y otros organismos interesados, el sistema de doble circuito descrito a continuación para el despacho a la llegada de las/los pasajeras/os y su equipaje:

1) El sistema permitirá a las/los pasajeras/os escoger entre dos tipos de circuito:

a) uno (circuito verde) para las/los pasajeras/os que no lleven consigo mercancías o lleven únicamente mercancías que puedan ser admitidas exentas de derechos de importación e impuestos y que no estén sujetas prohibiciones o restricciones de importación; y **b)** el otro (circuito rojo) para las demás personas pasajeras.

elección entre ambos pueda ser entendida fácilmente por las/los pasajeras/os. La marcación distinta básica será:

- Con respecto al canal mencionado en el inciso 1) a), verde, en forma de octágono regular, y las palabras “NADA QUE DECLARAR” (“NOTHING TO DECLARE”) (“RIEN À DECLARER”).
- Con respecto al canal mencionado en el inciso 1) b), rojo, en forma cuadrada, y las palabras “MERCANCIAS QUE DECLARAR” (“GOODS TO DECLARE”) (“MARCHANDISES À DÉCLARER”). Además, los circuitos serán identificados por una inscripción incluyendo la palabra “ADUANA” (“CUSTOMS”) (“DOUANE”).

3) Los textos mencionados en el párrafo 2) estarán en inglés o francés, y en cualquier otro idioma o idiomas considerados útiles para el aeropuerto en cuestión.

4) Las personas pasajeras deberán estar suficientemente bien informados para elegir entre los circuitos. Con esta finalidad es importante:

- Que las/los pasajeras/os sean informados acerca del funcionamiento del sistema y sobre las descripciones y cantidades de mercancías que podrán llevar consigo cuando utilicen el circuito verde. Esto podrá hacerse por medio de carteles o tableros en el aeropuerto o por medio de folletos a disposición del público en el aeropuerto o distribuidos por las agencias turísticas, líneas aéreas y otros órganos interesados;
- Que la ruta hacia los circuitos esté claramente señalizada con letreros.

5) Los circuitos estarán situados más allá del área de entrega de equipajes, de manera que las/los pasajeras/os tengan todo su equipaje consigo al elegir su circuito. Además, los circuitos estarán dispuestos en tal forma que la corriente de pasajeras/os desde dicha área a las salidas del aeropuerto sea lo más directa posible.

6) La distancia entre el área de entrega de equipaje y las entradas de los circuitos será suficiente para permitir a las/los pasajeras/os decidir qué circuito elegir, y entrar en el circuito sin causar congestión.

7) En el circuito verde las/las pasajeras/os no estarán sujetos a ninguna formalidad aduanera, pero las aduanas podrán hacer inspecciones al azar; en el circuito rojo las/los pasajeros/os cumplirán con las formalidades exigidas por las aduanas;

Subraya que el sistema de doble circuito no es necesariamente incompatible con la aplicación de otros controles, por ejemplo, con el de divisas, a menos que las disposiciones pertinentes exijan el control total de las/los pasajeras/os y su equipaje;

Solicita de sus miembros que acepten dicha recomendación y que notifiquen al secretario general:

- Su aceptación y la fecha a partir de la cual aplicarán la recomendación;
- Los nombres de los aeropuertos en que se aplique el sistema de doble circuito.

El secretario general transmitirá esta información a las autoridades aduaneras de los miembros, al secretario general de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y al director general de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)”

APÉNDICE 7

Estado expedidor Autoridad expedidora competente		CERTIFICADO DE MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN	
Fotografía del titular	<i>Surname/Apellido</i>	<i>Given name/ Nombre</i>	
	<i>Sex/ Sexo</i>	<i>Nationality/ Nacionalidad</i>	<i>Date of Birth/ Fecha de nacimiento</i>
	<i>Employed by/ Empleado por</i>	<i>Occupation/ Profesión</i>	
	<i>Doc No/Núm. Del Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i>	
	(Firma del titular)		

Anverso del CMT

Estado expedidor	
El titular puede reingresar en todo momento presentando este certificado, dentro de su periodo de validez.	
Issued at/Expedido en (Lugar de expedición)	(Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora
Zona de lectura mecánica (Cuando se emita un certificado que no sea susceptible de lectura mecánica, esta zona se dejará en blanco)	

Reverso del CMT

APÉNDICE 8

Estado expedidor Autoridad expedidora competente		CERTIFICADO DE INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL	
Fotografía del Titular	<i>Surname/Apellido</i>	<i>Given name/Nombre</i>	
	<i>Sex/ Sexo</i>	<i>Nationality/ Nacionalidad</i>	<i>Date of Birth/ Fecha de nacimiento</i>
	<i>Employed by/ Empleado por</i>	<i>Occupation/ Profesión</i>	
		INSPECTOR DE LA AVIACIÓN CIVIL	
	<i>Doc No/Nim. del Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Fecha de expiración</i>	
	(Firma del titular)		

Anverso del Certificado

Estado expedidor	
El titular puede reingresar en todo momento presentando este certificado, dentro de su periodo de validez.	
Issued at/Expedido en (Lugar de expedición)	(Firma) Issuing Authority/ Autoridad expedidora
Zona de lectura mecánica (Cuando se emita un certificado que no sea susceptible de lectura mecánica, esta zona se dejará en blanco)	

Reverso del Certificado

APÉNDICE 9

1. DOCUMENTOS DE ATESTACIÓN DE PÉRDIDA O DESTRUCCIÓN DE DOCUMENTOS DE VIAJE (véase 5.6)

De: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Name) Teléfono: Télex: Facsimil:	A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre)
La persona para la que se ha emitido el presente documento llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número) desde (ciudad y Estado).	
Esta persona, que se ha considerado no admisible, ha perdido o destruido sus documentos de viaje y pretende ser/parece ser (suprimase la parte no pertinente y añádase toda información apropiada que pueda ser útil).	
Apellidos:	Fotografía en caso de haberla
Nombres:	
Fecha de nacimiento:	
Lugar de nacimiento:	
Nacionalidad:	
Residencia:	
Se ha encargado al transportador de llegada que traslade a dicha persona pasajera del territorio de este Estado en el vuelo (número) que sale el día (fecha) a las (horas) desde el aeropuerto de (nombre).	
De conformidad con el Anexo 9 al convenio sobre Aviación civil Internacional, se invita al último Estado de estancia de la persona pasajera y aquel del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.	
Fecha:	Nombre del funcionario: Título: Firma: Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:
(Aviso: Este NO es un documento de identidad)	

2. CARTA RELATIVA A DOCUMENTOS DE VIAJE FRAUDULENTOS, FALSIFICADOS O IMITADOS O A DOCUMENTOS AUTÉNTICOS PRESENTADOS POR IMPOSTORES (véase 5.7)

APÉNDICE 10

<p>De: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Name) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre) Teléfono: Télex: Facsimil:</p>	<p>A: Autoridad de inmigración o autoridad competente: (Nombre) Aeropuerto: (Nombre) Estado: (Nombre)</p>
---	---

Se adjunta una fotocopia de un documento de viaje/tarjeta de identidad fraudulento/falsificado/imitado/documento auténtico presentado por un impostor.
Número del documento:
Estado en cuyo nombre se expidió el documento:

El documento mencionado lo utilizó una persona que pretendía ser la siguiente:

<p>Apellidos:</p> <p>Nombres:</p> <p>Fecha de nacimiento:</p> <p>Lugar de nacimiento:</p> <p>Nacionalidad:</p> <p>Residencia:</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 80px; height: 150px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <p>Fotografía en caso de haberla</p> </div>
---	---

Esta persona llegó el día (fecha) al aeropuerto de (nombre) en el vuelo (número de vuelo) desde (ciudad y Estado).

Al detentor del documento se le negó la entrada a (nombre del Estado) y se han dado instrucciones al transportista del vuelo en que vino para que lo embarque de nuevo saliendo del territorio de este Estado en el vuelo (número de vuelo) a las (hora) del día (fecha) desde (nombre del aeropuerto).

Dicho documento será necesario como prueba para el procesamiento del detentor y por consiguiente ha sido incautado. Puesto que este documento es propiedad del Estado en cuyo nombre fue expedido, se devolverá a las autoridades competentes después del procesamiento.

De conformidad con el Anexo 9 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, se invita al último Estado de estancia de la persona pasajera y aquel del que procedía en su último viaje a que lo acepte para volver a examinar su caso, si se hubiera rechazado su admisión en otro Estado.

Fecha:	Nombre y firma del funcionario: Título: Nombre de la autoridad de inmigración u otra autoridad competente:
--------	--

(Aviso: Este NO es un documento de identidad)

Expedidor (Exportador)	Fecha: Núm. de referencia, etc.		
Consignatario	Otra dirección (p.ej., el comprador, si es distinto del consignatario)		
Dirección de notificación o de entrega	Indicaciones relativas a los países		
Indicaciones relativas al transporte	Condiciones de entrega y de pago		
Marcas y números; número y clase de los paquetes; descripción de las mercancías	Núm. estadístico	Cantidad neta	Valor
	
	Peso bruto	Volumen	
Espacio de libre utilización			
			Lugar y fecha de expedición, firma

↑

297 mm (11 3/4 pulgadas)

↓

←

210 mm (8 1/4 pulgadas)

→

APÉNDICE 11

1. FINALIDAD DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

El propósito de un programa FAL de aeropuerto es lograr los objetivos del ámbito operacional comprendidos en el Anexo 9, para facilitar el cumplimiento de las formalidades de despacho fronterizo en el aeropuerto con respecto a la aeronave, la tripulación, las/las pasajeras/os y la carga.

2. ALCANCE DE UN PROGRAMA FAL DE AEROPUERTO

El programa FAL de aeropuerto abarca todas las disposiciones del Anexo 9 relativas a los procedimientos de despacho fronterizo en el aeropuerto, así como la planificación y administración de estos procedimientos. En la tabla siguiente figura una lista representativa de las tareas que han de realizarse y de las normas o métodos recomendados (SARPS) aplicables a cada uno.

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1. El medio recomendado para la ejecución del programa de facilitación en el ámbito operacional es el Comité de facilitación de aeropuerto. Si bien el Comité FAL nacional debería alentar la creación de estos comités y mantenerse informado de sus problemas y adelantos, el órgano nacional no está necesariamente a cargo de su supervisión. El interés principal de esos centros es la solución de problemas cotidianos y la aplicación del Anexo 9.

3.2. Se recomienda que el director de aeropuerto esté a cargo del Comité y convoque reuniones periódicas. El Comité debería estar integrado por oficiales superiores a cargo de sus respectivos organismos de inspección en el aeropuerto, p. ej., aduanas, inmigración, sanidad, cuarentena, etc., así como los jefes de escala de los explotadores de aeronaves con operaciones internacionales en el aeropuerto pertinente. La participación de todas las partes es necesaria para lograr el éxito del programa FAL de aeropuerto.

	SARPS del Anexo 9 (17ª edición)
<i>Tarea del Programa FAL de aeropuerto</i>	
Establecer sistemas modernos para la inspección de inmigración y aduanas, utilizando la tecnología aplicable. Colaborar en el establecimiento de sistemas automatizados de despacho de pasajeras/os.	Normas 3.46, 3.54, 4.7, 6.20 y 6.21
Hacer los cambios necesarios en el movimiento del tráfico y puntos de inspección en el aeropuerto a fin de poder atender el crecimiento del volumen de tráfico previsto.	Métodos recomendados 6.1.1
Mejorar la calidad y cantidad de letreros en las instalaciones de inspección a fin de reducir la confusión del público.	Método recomendado 6.10
Examinar la dotación de personal en los puestos de inspección – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para atender la demanda de tráfico.	Método recomendado 6.4
Proporcionar información en nombre de los explotadores de aeronaves y los organismos de inspección residentes para diseñar nuevos aeropuertos o instalaciones de inspección.	Normas 6.1.4 y 6.3
Supervisar y mejorar la entrega de equipaje al área de inspección de aduanas.	Métodos recomendados 6.9 y 6.22
Coordinar la facilitación, el control de estupefacientes, seguridad de la aviación y procedimientos para el despacho de mercancías peligrosas a fin de cumplir con los objetivos de los cuatro programas.	Norma 8.15
¡No olvidar la carga! Coordinar las actividades y requisitos de los diversos organismos de inspección con el fin de garantizar el pronto despacho y entrega de los envíos de carga aérea. Proporcionar las instalaciones adecuadas para carga/descarga y para el almacenamiento seguro de la carga mientras se espera el despacho de aduanas.	Norma 4.27; Métodos recomendados 4.30, 4.30.1, 4.31 y 6.30 a 6.32 inclusive
Establecer y mantener sistemas electrónicos para el manifiesto de carga, el despacho aduanero y la entrega.	Normas 4.5 y 4.17
Servicio al cliente: Examinar periódicamente el rendimiento de todas las partes con respecto a cumplir el objetivo de tres horas para completar las formalidades de inspección y hacer los ajustes que sean necesarios y posibles.	Métodos recomendados 4.30, 4.30.1 y 4.31
Examinar al personal del organismo de inspección del área de despacho de la carga – turnos de trabajo, horas extraordinarias, etc. – y hacer los ajustes necesarios para satisfacer las necesidades de los clientes.	Normas 6.1.3 y 6.33

APÉNDICE 12

1. FINALIDAD DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

La finalidad del Programa nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de Chicago de que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y sus pasajeras/os, tripulación y carga.

2. ALCANCE DEL PROGRAMA NACIONAL FAL

Los artículos aplicables del Convenio de Chicago y las tareas que supone la aplicación de cada uno se presentan en la tabla siguiente. Las actividades destinadas a cumplir estas y otras tareas afines en un Estado constituyen el Programa nacional FAL1.

3. ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN

3.1 La responsabilidad fundamental del Programa nacional FAL incumbe a la Administración de Aviación Civil (CAA) o al Ministerio de Transportes. Sin embargo, el éxito del programa depende de la participación de otros ministerios u organismos tales como: Aduanas Inmigración Relaciones Exteriores Autoridades emisoras de documentos de viaje/visados Agricultura/Medio ambiente Sanidad pública Seguridad y control de estupefacientes Autoridades emisoras de tarjetas de identificación Turismo Cuarentena

3.2 Además, es esencial que participen los explotadores de aeropuertos (sector público o privado) y los explotadores de aeronaves internacionales residentes o sus organizaciones representativas.

3.3 Otras entidades que podrían desempeñar una función asesora incluyen los organismos gubernamentales o no gubernamentales que promueven el turismo y el comercio internacionales.

3.4 El medio recomendado para ejecutar el Programa nacional FAL es el Comité nacional FAL, que está compuesto por los jefes de los organismos gubernamentales que participan y los funcionarios ejecutivos de las organizaciones nacionales que representan a los explotadores de aeronaves y los explotadores de aeropuertos. La presidenta o el presidente debería ser un/a alto/a funcionario/a administrativo/a de la CAA o de una autoridad

competente. A fin de sostener una relación estrecha entre el Comité nacional FAL y el Comité nacional de seguridad de la aviación, los miembros pertinentes del Comité nacional de seguridad de la aviación también podrán ser miembros del Comité nacional FAL y viceversa.

3.5 Para los fines de llevar a cabo la labor del comité, los miembros podrán designar una o más personas de nivel administrativo medio en sus respectivas organizaciones

para representarlos en reuniones de personal (grupos de trabajo). Estos funcionarios deberían tener la facultad necesaria para pronunciarse en nombre de sus respectivas organizaciones y para iniciar las medidas necesarias en apoyo de la labor del comité. La presidenta o el presidente debería designar a un/a funcionario/a de nivel administrativo medio en su departamento u organismo para presidir y convocar las reuniones de personal.

3.6 La decisión de convocar reuniones del Comité nacional FAL o de los representantes designados por los miembros, y la frecuencia y lugar de tales reuniones, se dejan a discreción de la presidenta o el presidente. La organización de las diversas tareas de ejecución dependería de la naturaleza de la tarea y del tema de que se trate.

4. ESTABLECIMIENTO DE UN PROGRAMA NACIONAL FAL

Es conveniente que la autoridad del Programa nacional FAL y la composición del Comité nacional FAL se establezcan mediante una legislación, reglamentación o medida ejecutiva de una persona autorizada, a fin de asegurar la participación de los diversos organismos y grupos del sector interesados y garantizar la continuidad. El director general de Aviación Civil (DGAC) o una autoridad competente debería iniciar el proceso para obtener dicho mandato con arreglo al sistema político nacional.

<p>Artículo 10 – Aterrizaje en aeropuertos aduaneros ... toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer aeropuertos aduaneros y abrir nuevos en la medida necesaria. — Elaborar procedimientos en virtud de los cuales los explotadores de servicios regulares y no regulares puedan solicitar autorización para aterrizar o salir de aeropuertos aduaneros. — Hacer los arreglos necesarios para los servicios de inspección fronteriza en los aeropuertos aduaneros.
<p>Artículo 13 – Disposiciones sobre entrada y despacho Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeras/os, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichas personas pasajeras, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Prestar apoyo a los organismos de control fronterizo interesados para establecer y mantener sistemas de inspección eficaces en los aeropuertos, y apoyar las actividades destinadas a simplificar sus respectivos procedimientos. — Elaborar programas para el control de seguridad tales como el control de documentos fraudulentos, la migración ilegal y el contrabando. — Coordinar los preparativos necesarios para facilitar el despacho de un gran número de visitantes internacionales relacionados con acontecimientos especiales, p. ej.,

<p>Artículo 14 – Prevención contra la propagación de enfermedades Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tífus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer, examinar y enmendar en la medida necesaria, las políticas nacionales relativas a la prevención de la propagación de enfermedades contagiosas por vía aérea, por ejemplo, la desinsectación de aeronaves, la desinfección, programas de cuarentena relacionados con la sanidad pública y medidas de inspección que se deban aplicar en el caso de una emergencia sanitaria.
<p>Artículo 22 – Simplificación de formalidades Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeras/os y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer, examinar y enmendar, en la medida necesaria, los reglamentos nacionales que pongan en práctica las leyes del Estado relativas a aduanas, inmigración y cuarentena correspondientes a los movimientos internacionales por vía aérea.
<p>Artículo 23 – Formalidades de aduana y de inmigración Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Establecer y enmendar, según corresponda, los procedimientos de aduanas e inmigración que se llevan a cabo en los aeropuertos, para que sean compatibles con las normas y métodos recomendados comprendidos en el Anexo 9. — Dar apoyo y fomentar la emisión nacional de documentos de viaje de conformidad con las especificaciones de la OACI que figuran en el Doc 9303 — <i>Documentos de viaje de lectura mecánica</i>.
<p>Artículo 37 – Adopción de normas y procedimientos internacionales Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea. ... j) formalidades de aduana e inmigración ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Participar en la elaboración del Anexo 9 de la OACI. — Examinar periódicamente los procedimientos nacionales a fin de cerciorarse de que sean compatibles con las disposiciones del Anexo 9.
<p>Artículo 38 – Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. ...</p>	<ul style="list-style-type: none"> — Examinar periódicamente que todos los organismos pertinentes cumplan con las disposiciones del Anexo 9 y notifiquen a la OACI toda diferencia entre los métodos nacionales y las normas pertinentes.

APÉNDICE 13

Formulario de Salud Pública

Formulario de salud pública para localizar a los pasajeros: Para proteger su salud, los funcionarios de salud pública necesitan que usted conteste este formulario cuando sospechen la existencia de una enfermedad contagiosa a bordo de un vuelo. La información que proporcione ayudará a los funcionarios de salud pública a ponerse en contacto con usted en caso de que haya estado expuesto a una enfermedad contagiosa. Es importante que conteste este formulario en forma completa y exacta. La información solicitada se conservará de conformidad con la legislación aplicable y se utilizará exclusivamente para fines de salud pública. "Gracias por ayudarnos a proteger su salud".

Un miembro adulto de cada familia deberá contestar un formulario. Escribir en MAYÚSCULAS. Dejar casillas en blanco para los espacios entre palabras.

INFORMACIÓN DE VUELO:			
1. Línea aérea	2. Núm. de vuelo	3. Núm. de asiento	4. Fecha de llegada (aaaa/mm/dd)
INFORMACIÓN PERSONAL:			
5. Apellido	6. Nombre de pila	7. Inicial	
8. Género Masculino <input type="checkbox"/> Femenino <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>	9. Nacionalidad	10. Fecha de nacimiento (aaaa/mm/dd)	
NÚMERO(S) DE TELÉFONO donde se le puede encontrar, de ser necesario. Incluir el código del país y de la ciudad.			
11. Móvil	12. Trabajo	13. Domicilio	
14. Otro	15. Correo electrónico		
DIRECCIÓN PERMANENTE:			
16. Número y calle (Separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle)			17. Núm. de apto.
18. Ciudad		19. Estado/Provincia	
20. País		21. Código postal	
DIRECCIÓN TEMPORAL: Si es visitante, solo escriba el lugar que visitará primero.			
22. Nombre del hotel (si es el caso)	23. Número y nombre de la calle (separar con una casilla vacía, los números y el nombre de la calle)	24. Núm. de apto.	
25. Ciudad	26. Estado/Provincia		
27. País	28. Código postal		
INFORMACIÓN DE CONTACTO PARA CASOS DE URGENCIA, de la persona que pueda ponerse en contacto con usted en los próximos 30 días.			
29. Apellido	30. Nombre de pila	31. Ciudad	
32. País	33. Correo electrónico		
34. Número de teléfono móvil	35. Otro número de teléfono		
36. COMPAÑEROS DE VIAJE — MIEMBROS DE LA FAMILIA: Incluir la edad solamente si es menor de 18 años.			
Apellido	Nombre de pila	Núm. asiento	Edad <18
(1)			
(2)			
(3)			
(4)			
37. COMPAÑEROS DE VIAJE — NO MIEMBROS DE LA FAMILIA: También incluir el nombre del grupo (si es el caso).			
Apellido	Nombre de pila	Grupo (tour, equipo, empresa, otros)	
(1)			
(2)			

APÉNDICE 14

Acta de Reunión del Comité de Facilitación de Aeropuertos

La finalidad del Programa nacional FAL es cumplir con el mandato del Convenio de Chicago de que los Estados contratantes prevean y faciliten las formalidades transfronterizas que deben cumplirse con respecto a las aeronaves que participan en operaciones internacionales y sus pasajeras/os, tripulación y carga.

El Acta de Reunión del Comité de Facilitación de Aeropuertos es un documento oficial que registra el desarrollo, las discusiones, decisiones y compromisos tomados durante las reuniones de dicho comité. Este comité está conformado por representantes de distintas entidades públicas y privadas que operan en un aeropuerto.

Tiene como funcionalidad:

- Coordinar acciones entre todos los organismos que intervienen en el procesamiento de pasajeros, tripulación, equipaje, carga y correo.
- Solucionar problemas operativos relacionados con la fluidez y seguridad en los procesos aeroportuarios.
- Asegurar el cumplimiento de normas nacionales e internacionales de facilitación aérea.
- Documentar los acuerdos y acciones que deben ser ejecutados por los actores involucrados.
- Hacer seguimiento de mejoras en los procedimientos o instalaciones que afecten la experiencia del usuario aeroportuario.

El Anexo 9 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, establece los Estándares y Métodos Recomendados para la facilitación del transporte aéreo internacional. Su objetivo principal es reducir las demoras innecesarias y simplificar los trámites fronterizos sin comprometer la seguridad.

Aplicación directa del Comité y el Acta al Anexo 9:

El acta de reunión evidencia el cumplimiento de estos estándares al documentar las acciones para implementar mejoras en procesos como:

Control migratorio y aduanal eficiente;

Atención a personas con discapacidad;

Intercambio de datos electrónicos (APIS, PNR);

Gestión de flujos de pasajeros en emergencias;

Facilitación para la carga aérea.

Acta de Reunión del Comité de Facilitación de Aeropuertos

Aeropuerto: Elija un elemento.

Fecha: Haga clic aquí o pulse para escribir una fecha.

Hora del inicio: Haga clic o pulse aquí para escribir texto.

Hora del Final: Haga clic o pulse aquí para escribir texto.

Tipo de Reunión: Haga clic o pulse aquí para escribir texto.

Moderador: Haga clic o pulse aquí para escribir texto.

Listado de participantes:

Nombre	Institución	Nombre	Institución

2. Temas programados a tratar

3. Desarrollo de la Reunión

Aportes:

Responsables asignados:

Acuerdos:

Fechas de cumplimiento:

4. Conclusiones

Resumen de acuerdos:

Tema Libre:

Próxima reunión:

5. Firma de el responsable

NOMBRES

DIRECTOR/ ADMINISTRADOR
DEL COMITÉ DE FACILITACIÓN
DE AEROPUERTOS

NOMBRES

SECRETARIO DEL
COMITÉ DE FACILITACIÓN
DE AEROPUERTOS



Versión 1.0

**SECRETARIO DEL COMITÉ
DE FACILITACIÓN DE
AEROPUERTOS**



Lic. Héctor E. Porcella Dumas

Presidente de la Junta de Aviación Civil
y del Comité Nacional de Facilitación

Dra. Bernarda Franco Candelario

Secretaria de la Junta de Aviación Civil
y del Comité Nacional de Facilitación

PROGRAMA NACIONAL DE FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO (PNAFAL)

SEGUNDA EDICIÓN
JULIO 2025