



**PROGRAMA ESTATAL DE
GESTIÓN DE LA SEGURIDAD
OPERACIONAL
(PEGSO)**

**Primera Edición
Marzo 2015**

-PÁGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN BLANCO-

Tabla General de Contenido

CAPÍTULO 1	8
TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS	8
1.1 Términos y Definiciones.	8
1.2 Abreviaturas.	12
CAPÍTULO 2	16
POLÍTICA Y OBJETIVOS ESTATALES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	16
2.1 Marco Regulatorio de la República Dominicana para la Seguridad Operacional.	16
2.1.1 Ley No. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, y sus modificaciones.	16
2.1.2 Reglamento Aeronáutico Dominicano.	17
2.1.3 Material Guía.	17
2.1.4 Marco de trabajo y responsabilidades de la autoridad de aviación civil de la República Dominicana.	18
2.1.5 Revisión de Reglamentos.	19
2.1.6 Sistema de documentación y registros del PEGSO.	19
2.2 Responsabilidades del Estado Dominicano respecto a la Seguridad Operacional.	19
2.2.1 Desarrollo y Operación del PEGSO.	19
2.2.2 Responsabilidades, rendición de cuentas y recursos del PEGSO.	19
2.2.3 Comité de Revisión de la Seguridad Operacional.	20
2.2.4 Política de Seguridad Operacional de la República Dominicana.	21
2.2.5 Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional (ALoSP).	21
2.2.6 Mejora continua del PEGSO.	21
2.3 Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.	21
CAPÍTULO 3	23
GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL	23
3.1 Requisitos de seguridad operacional para el SMS del proveedor de servicios.	23
3.2 Acuerdo del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del Proveedor de Servicios.	24

3.2.1 Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del SMS.....	24
3.2.2 Notificación del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del SMS.	24
3.3 Evaluación Periódica del SMS del Proveedor Servicios.....	24
3.3.1 Evaluación Interna.	24
3.3.2 Auditoría Externa.....	24
CAPÍTULO 4	25
ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	25
4.1 Vigilancia de la seguridad operacional.	25
4.1.1 Sistema de certificación, aprobación y licencias.	25
4.1.2 Vigilancia de la seguridad operacional de los proveedores de productos y servicios.	25
4.1.3 Aseguramiento de la revisión interna del PEGSO.....	25
4.2 Recopilación, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional.	25
4.2.1 Sistema de notificación de sucesos.....	26
4.2.2 Sistema de notificación voluntaria/confidencial.....	26
4.3 Enfoque basado en datos de seguridad operacional de la vigilancia de áreas de mayor preocupación o necesidad.	26
CAPÍTULO 5	27
PROMOCIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	27
5.1 Capacitación interna, comunicación y distribución de información de seguridad operacional.	27
5.1.1 Capacitación interna de seguridad operacional.....	27
5.1.2 Comunicación interna y distribución de información de seguridad operacional.	27
5.2 Capacitación externa, comunicación y distribución de información de seguridad operacional.	27
5.2.1 Capacitación externa de seguridad operacional.	27
5.2.2 Comunicación externa y distribución de información de seguridad operacional.....	28
APÉNDICES	29
APÉNDICE 1 — POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REPUBLICA DOMINICANA.	30

PRÓLOGO

Mensaje del Ejecutivo Responsable del PEGSO

La supervisión de la seguridad operacional se fundamenta, principalmente, en la implementación efectiva de los elementos críticos que identifican un sistema estatal de vigilancia de la seguridad operacional eficaz. En este sentido, la Autoridad de Aviación Civil de la República Dominicana, representada por el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), ha logrado un significativo avance al implantar un sistema de aviación civil concorde con el Convenio de Aviación Civil Internacional o “Convenio de Chicago” y que cumple en elevada proporción con las Normas y Métodos Recomendados dispuestas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en virtud de dicho Convenio. Esto se evidencia en los resultados obtenidos en la auditoría realizada en el año 2009 bajo el Programa Universal OACI de Auditorías a la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP), en el marco de su Enfoque Sistémico Global (CSA) y monitoreos posteriores.

La aviación civil es un pilar fundamental de la economía nacional. La mejora continua de la seguridad operacional garantiza que el transporte aéreo siga desempeñando su importante función como catalizador del desarrollo económico y social sostenibles. Las Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación Civil (ASBU) plantean un nuevo esquema para la planificación estratégica de la aviación, que en materia de seguridad operacional ha sido plasmado en el Plan global para la seguridad operacional de la aviación de la OACI (GASP). La República Dominicana, como país aventajado que muestra una implementación efectiva (EI) de los 8 elementos críticos muy por encima del promedio mundial, tiene el reto de poner en ejecución su Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP), lo que vinculará a los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de los operadores y proveedores de servicio a la plataforma estatal para la supervisión de la seguridad operacional, garantizando una gestión cada vez más eficiente.

El IDAC ha asumido este reto con la aprobación de la primera edición del Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO), que definirá los lineamientos estratégicos en los que se enmarcan las políticas y objetivos estatales de la seguridad operacional, la gestión estatal del riesgo y la garantía de la seguridad operacional, promoviendo una cultura positiva de seguridad operacional en todo el sistema aeronáutico nacional, sentando las bases para desarrollar sistemas que apoyen la toma de decisiones basada en la gestión del riesgo.

Dr. Alejandro Herrera Rodríguez
Director General del IDAC
Ejecutivo Responsable del PEGSO

INTRODUCCIÓN

Descripción General

El Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO), describe las responsabilidades funcionales del Estado dominicano en materia de gestión de la seguridad operacional. El mismo se complementa con el Reglamento Aeronáutico Dominicano Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (RAD 110), el cual dispone las normas y requisitos que regulan los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en operadores y proveedores de servicio, de acuerdo con su ámbito de aplicación. Con ambos documentos se da cabal cumplimiento a las disposiciones del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Gestión de la Seguridad Operacional.

El PEGSO describe los procesos que permiten definir y alcanzar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil de la República Dominicana. Para esto, el PEGSO incluye los siguientes componentes:

- a) Política y objetivos estatales de seguridad operacional;
- b) Gestión de riesgos de seguridad operacional;
- c) Aseguramiento de la seguridad operacional; y
- d) Promoción estatal de la seguridad operacional.

Como parte de las responsabilidades estatales en materia de aviación civil, el PEGSO se fundamenta en los 8 elementos críticos de un sistema de supervisión de la seguridad operacional, y tiene por objetivo integrarse progresivamente a los elementos prescriptivos del mismo, aportando, en principio, información que sirva para priorizar las acciones de vigilancia de la seguridad operacional en los puntos que requieren mayor atención, en base a la gestión del riesgo, para luego predecir el comportamiento del sistema de aviación civil en diferentes circunstancias, apoyando la mejora continua del rendimiento en materia de seguridad operacional.

La implementación del SSP por parte de los Estados forma una parte de los objetivos del Plan global para la seguridad operacional de la aviación de la OACI (GASP), que pide a los Estados complementar las funciones fundamentales de supervisión de la seguridad operacional con procesos de análisis y gestión de los riesgos que permitan identificar en forma proactiva los problemas de seguridad operacional y atenuarlos. El objetivo de mediano plazo exige que los Estados pasen de un enfoque de supervisión basado en el cumplimiento a otro en el que se comience por una gestión proactiva de los riesgos mediante la identificación y el control de los problemas de seguridad operacional existentes o emergentes.

Con el PEGSO, el IDAC inicia su proceso de implementación del segundo bloque del GASP, lo que permite desarrollar una Planificación Estratégica de la Seguridad Operacional armonizada globalmente.

Una parte importante del PEGSO lo constituye su vinculación con la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), lo que permitirá formar los profesionales aeronáuticos que garanticen la transición al nuevo enfoque para la gestión de la seguridad operacional, y que el contenido de esta formación se mantenga actualizado para responder eficazmente a la gestión del riesgo.

El desarrollo de la cultura positiva de seguridad operacional depende de un cambio en el enfoque que persigue únicamente el cumplimiento de las normas, por uno que comprenda el porqué de las normas y evalúe de manera crítica la pertinencia de las mismas, utilizando indicadores clave de rendimiento (KPI) para mejorar la toma de decisiones. El PEGSO hace uso de la información generada por el Sistema Integrado Automatizado de Gestión Aeronáutica (SIAGA), recabando inteligencia de todas las fuentes de colección de datos de los que dispone el IDAC.

CAPÍTULO 1

TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

1.1 Términos y Definiciones.

Este Programa hace uso de las definiciones contenidas en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1) Definiciones y Abreviaturas, a las que, para su correcta interpretación y concordancia con las Normas y Métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las mejores prácticas internacionales, se adicionan las definiciones y abreviaturas siguientes:

Acción correctiva: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad detectada u otra situación no deseable.

Acción preventiva: Acción tomada para eliminar la causa de una no conformidad potencial u otra situación potencial no deseable.

Alta dirección: Persona o grupo de personas que dirigen y controlan al más alto nivel una organización.

Auditoría: Revisión e inspección de los procesos de un sistema de gestión de una organización, realizados por un auditor.

Calidad: Grado en el que un conjunto de características inherentes cumple con los requisitos.

Capacidad: Aptitud de una organización, sistema o proceso para realizar un producto que cumple los requisitos para dicho producto.

Ciclo Deming (PHVA): Consiste en un modelo de una secuencia lógica de pasos repetidos (Planificar, Hacer, Verificar/Revisar y Actuar) para el mejoramiento continuo.

Clima organizacional: Es la percepción individual que tienen cada uno de los integrantes acerca de las características o cualidades de su organización.

Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA): Comisión adscrita a la Junta de Aviación Civil (JAC), que opera con independencia funcional respecto a las autoridades aeronáuticas y aeroportuarias, así como de cualquier otra cuyos intereses pudieran estar en conflicto con los deberes y responsabilidades asignados por la Ley No. 491-06 de Aviación Civil a dicha Comisión. Tiene a cargo la responsabilidad de realizar la investigación de los accidentes o incidentes graves que involucren aeronaves civiles dentro del territorio nacional, así como de aquellos ocurridos a aeronaves nacionales fuera del territorio nacional, conforme a las disposiciones contenidas en la Ley de Aviación Civil.

Comité de Revisión de la Seguridad Operacional: Comité compuesto por directivos de alto nivel del Instituto Dominicano de Aviación Civil que asesora al Director o Directora General sobre las decisiones relativas al Programa Estatal de Seguridad Operacional.

Competencia: Aptitud demostrada para aplicar los conocimientos y habilidades.

Control de la calidad: Parte de la gestión de calidad orientada al cumplimiento de los requisitos de la calidad.

Cultura organizacional: Conjunto de normas, hábitos y valores, que practican los individuos de una organización, haciendo de esta su forma de comportamiento.

Director o Directora General: Es el funcionario responsable de la supervisión y control de la aviación civil y quien dirige el Instituto Dominicano de Aviación Civil de conformidad con lo establecido en la Ley No. 491-06 de Aviación Civil.

Defensas: Medidas de mitigación específicas, controles preventivos o medidas de recuperación aplicadas para evitar que suceda un peligro o que aumente a una consecuencia indeseada.

Eficacia: Grado en que se realizan las actividades planificadas y se alcanzan los resultados planificados.

Eficiencia: Relación entre el resultado alcanzado y los recursos utilizados.

Ejecutivo responsable: Persona única e identificable que es responsable del rendimiento eficaz y eficiente del SSP del Estado o del SMS del proveedor de servicio.

Ejecutivo responsable del PEGSO: Se refiere al Director o Directora General del IDAC.

Errores: Acción u omisión, por parte de un miembro del personal de operaciones, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de organización o de un miembro del personal de operaciones.

Estructura organizacional: Disposición de responsabilidades, autoridades y relaciones entre el personal de una organización.

Factores humanos / desempeño humano: Son todos los aspectos relacionados con la interfaz entre las personas y los procedimientos y equipos complejos que existen para apoyar la realización segura y eficiente de sus funciones.

Gestión del cambio: Proceso formal para gestionar los cambios dentro de una organización de forma sistemática, a fin de conocer los cambios que puede tener un impacto en las estrategias de mitigación de peligros y riesgos identificados antes de implementar tales cambios.

Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional: Parámetro de seguridad basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.

Indicadores de alto impacto: Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional relacionados con el control y la medición de sucesos de alto impacto, como accidentes o incidentes graves. A menudo, los indicadores de alto impacto se conocen como indicadores reactivos.

Indicadores de bajo impacto: Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional relacionados con el control y la medición de sucesos, eventos o actividades de bajo impacto, como incidentes, hallazgos que no cumplen las normas o irregularidades. Los indicadores de bajo impacto se conocen a menudo como indicadores proactivos/predictivos.

Mapa de proceso: Descripción gráfica de la interacción entre los procesos de un sistema.

Mejoramiento continuo: Proceso que consiste en mejorar el sistema de gestión para alcanzar mejoras en el desempeño de la organización.

Mejores prácticas de la industria: Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional: El objetivo proyectado o que se desea conseguir, en cuanto a los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado.

Mitigación de riesgos: Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para reducir la gravedad o probabilidad de la consecuencia proyectada de un peligro.

Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP): Nivel mínimo de rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil en un Estado, como se define en el programa estatal de seguridad operacional, o de un proveedor de servicios, como se define en el sistema de gestión de la seguridad operacional, expresado en términos de objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

No conformidad: Incumplimiento de un requisito.

Objetivo estratégico: Propósito o meta que una organización proyecta cumplir en un período de cinco años, tres como mínimo.

Organización: Compañía, corporación, firma, empresa, autoridad o institución, o parte o combinación de éstas, sean colectivas o no, públicas o privadas, que tiene sus propias funciones y administración.

Peligro: Condición u objeto con el potencial de matar, causar lesiones al personal, dañar el equipo o las estructuras, perder material o reducir la capacidad de realizar funciones prescritas.

Personal de operaciones: Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.

Nota.- Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala.

Política: Declaración de los compromisos y principios de valor de una organización, que es expresada por la alta dirección.

Procedimiento: Forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso. Los procedimientos pueden estar documentados o no.

Proceso: Conjunto de actividades mutuamente relacionadas o que interactúan, las cuales transforman entradas en salidas o resultados.

Producto: Resultado de un proceso.

Programa estatal de seguridad operacional (SSP): Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la gestión de la seguridad operacional.

Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional de la República Dominicana (PEGSO): Disposiciones e iniciativas desarrolladas por el Instituto Dominicano de Aviación Civil para cumplir con los requisitos respecto al establecimiento del programa estatal de seguridad operacional (SSP) en la República Dominicana.

Rendimiento en materia de seguridad operacional: Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

Riesgo de seguridad operacional: La probabilidad y gravedad previstas de las consecuencias o los resultados de un peligro.

Registro: Documento que presenta resultados obtenidos o proporciona evidencia de actividades desempeñadas.

Requisito: Necesidad o expectativa establecida, generalmente implícita u obligatoria.

Seguridad operacional: Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.

Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS): Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las políticas y los procedimientos necesarios.

Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional (UMSO): Dependencia del Instituto Dominicano de Aviación Civil encargada de coordinar y desarrollar las actividades operativas dispuestas por el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO).

1.2 Abreviaturas.

Este glosario contiene abreviaturas usadas en este documento. Los empleados del IDAC se referirán al mismo en el desempeño de sus funciones.

AAC	Autoridad de aviación civil
ADREP	Sistema de notificación de datos sobre accidentes/incidentes (OACI)
AIR	Aeronavegabilidad
ALoSP	Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional
ASCA	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas
ATC	Control de tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
ATS	Servicios de tránsito aéreo
CBA	Análisis de costo/beneficios
CEO	Funcionario ejecutivo principal
CFIT	Impacto contra el suelo sin pérdida de control
CIAA	Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación
Cir	Circular
CMA	Enfoque de observación continua
CNS	Comunicaciones, navegación y vigilancia
CP	Puesto de mando
CRM	Gestión de recursos de tripulación
CVR	Registrador de la voz en el puesto de pilotaje

DP	Dueño de Proceso
DNV	Dirección de Normas de Vuelo
DL	Dirección Legal
DINA	Dirección de Navegación Aérea
DVSO	Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional
ECCAIRS	Software para la notificación y análisis desarrollado por el centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes y accidentes de aviación
ER	Ejecutivo Responsable
ERP	Plan de respuesta ante emergencias
FAA	Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos
FDR	Registrador de datos de vuelo
FIR	Región de información de vuelo
FL	Nivel de vuelo
FRMS	Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga
FTP	Ficha Técnica de Proceso
H	Peligro
HF	Factores humanos
IATA	Asociación del Transporte Aéreo Internacional
IDAC	Instituto Dominicano de Aviación Civil
IMC	Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos
IMS	Sistema integrado de gestión de la seguridad operacional
ISO	Organización Internacional de Normalización
iSTARS	Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional
kg	Kilogramos
LEI	Falta de aplicación eficaz
LOC-I	Pérdida de control en vuelo
LOSA	Auditoría de la seguridad de las operaciones de línea
MCM	Manual de control de mantenimiento
MEL	Lista de equipo mínimo
MOR	Informe obligatorio de sucesos
MSL	Nivel medio del mar

N/A	No corresponde
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
OEM	Fabricante de equipo original
OPS	Operaciones
PC	Control preventivo
PEGSO	Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional de la República Dominicana.
PMI	Inspector principal de mantenimiento
POI	Inspector principal de operaciones
QA	Aseguramiento de la calidad
QC	Control de la calidad
QM	Gestión de la calidad
QMS	Sistema de gestión de la calidad
RAD	Reglamento Aeronáutico Dominicano
RAD 110	Reglamento Aeronáutico Dominicano Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
SA	Garantía de seguridad operacional
SARPS	Normas y Métodos recomendados por la OACI
SD	Desviación estándar
SDCPS	Sistema de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional
SeMS	Sistema de gestión de la seguridad de la aviación
SIG-IDAC	Sistema Integrado de Gestión del IDAC.
SHEL	Software/hardware/entorno/liveware
SM	Gestión de la seguridad operacional
SMM	Manual de gestión de la seguridad operacional
SMP	Grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional
SMS	Sistema de gestión de la seguridad operacional
SOP	Procedimientos operacionales normalizados
SPI	Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional
SRM	Gestión de riesgos de seguridad operacional
SSP	Programa Estatal de Seguridad Operacional
SSO	Supervisión estatal de la seguridad operacional

TBD	Se determinará
UC	Consecuencia final
UE	Evento inseguro
UMSO	Unidad de monitoreo de la seguridad operacional
USOAP	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (OACI)
WIP	Obras en progreso

Nota.- En caso de que exista alguna contradicción y/o discrepancia entre las definiciones o abreviaturas contenidas en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD) y las de este Programa, el contenido en el RAD prevalece.

CAPÍTULO 2

POLÍTICA Y OBJETIVOS ESTATALES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

2.1 Marco Regulatorio de la República Dominicana para la Seguridad Operacional.

2.1.1 Ley No. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, y sus modificaciones.

La Ley de Aviación Civil de la República Dominicana, promulgada en diciembre del año 2006, brinda el marco legal completo para el desarrollo seguro de todas las actividades del sector aeronáutico, al cubrir todos los aspectos de los servicios de navegación aérea, transporte aéreo y operaciones de vuelo del Estado.

La aeronáutica civil en la República Dominicana se rige por dicha Ley, y por los reglamentos emitidos para la aplicación de la misma, y es aplicada sin perjuicio de lo estipulado en tratados y convenios internacionales ratificados por la República Dominicana. Sus disposiciones para fines de inspección, vigilancia y control, alcanzan a toda aeronave civil, nacional o extranjera, sus propietarios, operadores, su tripulación, pasajeros y efectos transportados, así como cualquier persona que intervenga en la actividad aeronáutica, que se encuentre en el territorio nacional, parta de él, aterrice, sobrevuele o de cualquier otra forma esté bajo la jurisdicción de la soberanía nacional.

En abril de 2013 esta Ley fue actualizada, con miras a flexibilizar el marco legal existente en materia de propiedad sustancial y control efectivo de las empresas aéreas nacionales, alineando la normativa nacional con las principales tendencias a la apertura y liberalización del transporte aéreo y extender su alcance sobre la supervisión de operaciones conforme a las disposiciones del artículo 83bis del Convenio de Chicago, entre otras mejoras puntuales insertadas en la legislación básica de aviación civil de la República Dominicana.

2.1.2 Reglamento Aeronáutico Dominicano.

La Ley No. 491-06 de Aviación Civil faculta al Director o Directora General del IDAC para dictar los reglamentos, normas y reglas del tránsito aéreo en beneficio de la seguridad de la aviación, según considere necesario para:

- a) la conducción del vuelo de aeronaves;
- b) la navegación, protección e identificación de aeronaves;
- c) la protección de personas y de propiedades en tierra, y;
- d) la utilización eficiente del espacio aéreo navegable, incluyendo reglas en cuanto a altitudes de vuelo seguras y reglas para la prevención de colisión entre aeronaves, entre aeronaves y vehículos u objetos en tierra o en el agua, y entre aeronaves y objetos en el aire.

Igualmente, el Director o Directora General tiene la facultad y el deber de fomentar la seguridad de vuelo de las aeronaves civiles, periódicamente o según sea necesario, mediante la prescripción de:

- a) reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago;
- b) las demás normas y reglamentos que sean razonables, o normas mínimas que regulen otras prácticas, métodos y procedimientos, según considere el Director o Directora General, que sean necesarios para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil.

El Reglamento Aeronáutico Dominicano es el documento legal que contiene disposiciones emanadas por el Director o Directora General, reglamentando las actividades de aviación civil en la República Dominicana de conformidad con la Ley.

2.1.3 Material Guía.

a. Circulares de Asesoramiento.

Las Circulares de Asesoramiento, se desarrollan en atención a la necesidad del IDAC de informar a los usuarios sobre temas relacionados con la seguridad operacional de la aviación civil. Su texto contiene explicaciones, interpretaciones o medios aceptables de cumplimiento, con la intención de aclarar o de servir de guía para el cumplimiento de los RADs.

b. Directivas de Aeronavegabilidad.

Las Directivas de Aeronavegabilidad, son disposiciones de carácter técnico emitidas por el fabricante de aeronaves, las cuales acogerá el IDAC, cuando estas estén oficializadas

por la autoridad aeronáutica del Estado del fabricante, para corregir una condición insegura de un producto, considerándose el producto como una aeronave, motor de aeronave, hélice o parte, con el objeto de mantener la aeronavegabilidad de estas.

c. Boletines.

Los Boletines se desarrollan como medio informativo sobre disposiciones oficiales, temporales o definitivas, tales como reglamentos, resoluciones, órdenes, reglas, directivas, guías o actos administrativos emanados del Director o Directora General del IDAC.

d. Manuales Técnicos.

La construcción de los Manuales Técnicos se desarrolla sobre la base de homologación de Manuales con otras autoridades de aviación civil y de necesidades de guías específicas del IDAC.

2.1.4 Marco de trabajo y responsabilidades de la autoridad de aviación civil de la República Dominicana.

La Ley No. 491-06 define el rol del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) como ente público especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio, poder de reglamentación, de decisión y autoridad para implementar su organización interna. El IDAC sustituye a la Dirección General de Aeronáutica Civil, creada mediante la Ley 4119, publicada en la G.O. No. 7829 del 30 de abril del año 1955, modificada por la Ley 505 de Aeronáutica Civil de fecha 10 de Noviembre del 1969, publicada en la G.O. No. 9165 del 22 de Noviembre del 1969.

El artículo 26 de la citada Ley define las atribuciones del IDAC.

El Director o Directora General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la Ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución.

El Director o Directora General tendrá autoridad para ejecutar actos, conducir las investigaciones, emitir y enmendar las órdenes, las reglas generales o especiales, los reglamentos y los procedimientos relacionados, conforme a las estipulaciones de la Ley, a los fines de cumplir con las disposiciones, el ejercicio y el cumplimiento de los poderes y deberes que le hayan sido asignados bajo la misma.

El Director o Directora General podrá elegir, emplear y designar a los directores de áreas, empleados, consultores y agentes que resulten necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones de la Ley y definirá su autoridad, funciones, salarios y demás remuneraciones del personal técnico y administrativo pertenecientes al IDAC.

2.1.5 Revisión de Reglamentos.

La elaboración, formulación, emisión, modificación, enmienda, diferencias notificadas y exenciones del cumplimiento a los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RADs), así como de los Manuales Técnicos, de las Circulares de Asesoramiento, las Directivas de Aeronavegabilidad y de los Boletines se hacen acorde a como se especifica en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 22) Emisión y Enmienda del Reglamento Aeronáutico Dominicano, Manuales y Otros Documentos Técnicos.

2.1.6 Sistema de documentación y registros del PEGSO.

La recolección de datos, el procesamiento de información y los registros del PEGSO, se integrarán a un sistema de documentación que proveerá la protección y confidencialidad de informaciones sensitivas sobre seguridad operacional y de aquellas que pudieran contener y/o inferir aspectos que comprometan aspectos de seguridad nacional. Este sistema será incorporado oportunamente.

No se hará uso de ninguna información y/o registro del PEGSO para fines distintos de aquellos que se relacionan con la seguridad operacional, y su uso se realizará de la forma y manera que así prescriba el Ejecutivo Responsable del PEGSO de conformidad con la ley.

2.2 Responsabilidades del Estado Dominicano respecto a la Seguridad Operacional.

2.2.1 Desarrollo y Operación del PEGSO.

La supervisión efectiva de la seguridad operacional se enfoca hacia la integración de los 8 elementos críticos del sistema de vigilancia de la seguridad operacional (SSO) y los sistemas de gestión de la seguridad operacional. Las iniciativas relacionadas con la gestión de la seguridad operacional detalladas en el PEGSO ameritan el desarrollo un conjunto de actividades que apoyen la toma de decisiones sobre la seguridad operacional en base a procesos para la identificación de peligros y gestión del riesgo.

2.2.1.1 Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional.

El desarrollo, puesta en operación y coordinación de las actividades del PEGSO queda a cargo de la Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional. Esta Unidad, adscrita a la Dirección General del IDAC, desempeña funciones para la gestión estratégica de la seguridad operacional en la República Dominicana.

Se encarga de mantener actualizada la Base de Datos de Seguridad Operacional de la República Dominicana.

2.2.2 Responsabilidades, rendición de cuentas y recursos del PEGSO.

El Director o Directora General del IDAC es el Ejecutivo Responsable del PEGSO de la República Dominicana, y es quien tiene la responsabilidad final y la obligación administrativa de rendir cuentas a nombre del Estado dominicano sobre el mantenimiento del PEGSO, así como de disponer la provisión de los recursos humanos, económicos y logísticos para su implementación, desarrollo y cumplimiento de las responsabilidades descritas en el PEGSO.

Acorde con las atribuciones que le confiere la Ley, el Director o Directora General del IDAC posee respecto al PEGSO:

- 1) Plena autoridad sobre asuntos de recursos humanos;
- 2) Plena autoridad sobre los aspectos financieros;
- 3) Autoridad final sobre los aspectos de gestión de los certificados y autorizaciones del proveedor de servicios;
- 4) Responsabilidad final de la resolución de todos los asuntos de seguridad operacional de la aviación civil en la República Dominicana;
- 5) Responsabilidad de asegurarse que la Política de Seguridad Operacional de la República Dominicana es comprendida, implantada y observada en todos los niveles dentro del IDAC, y es difundida eficazmente en la comunidad aeronáutica nacional; y
- 6) Responsabilidad de asegurarse que todos los integrantes dentro del marco del PEGSO estén debidamente familiarizados con el mismo y rindan cuenta sobre sus respectivas funciones.

2.2.3 Comité de Revisión de la Seguridad Operacional

El Comité de Revisión de la Seguridad Operacional es un comité de alto nivel creado con el fin de evaluar el rendimiento en material de seguridad operacional en la República Dominicana y asesorar al Ejecutivo Responsable del PEGSO sobre las decisiones relativas al PEGSO.

2.2.3.1 Composición del Comité de Revisión de la Seguridad Operacional.

El Comité de Revisión de la Seguridad Operacional estará integrado por los siguientes funcionarios del IDAC:

- Director o Directora General, quien lo presidirá.
- Subdirector General.
- Director Legal.
- Director de Normas de Vuelo.
- Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional.
- Encargado de la Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional.

El Encargado de la Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional fungirá como Secretario del Comité.

El Director de Navegación Aérea del IDAC podrá participar en las reuniones del Comité en calidad de observador, a los fines de proveer las informaciones que le requiera el Comité.

2.2.3.2 Atribuciones del Comité.

1. Asesorar al Director o Directora General en las decisiones relativas al PEGSO.
2. Proponer al Director o Directora General los indicadores y metas para establecer el nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional.
3. Conocer y evaluar los resultados del rendimiento en materia de seguridad operacional que le son presentados.

4. Proponer acciones correctivas y definir lineamientos estratégicos para alcanzar el nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional.
5. Revisar el cumplimiento de los objetivos estratégicos de seguridad operacional y los planes de acción del PEGSO.
6. Evaluar tendencias sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional, analizar puntos de atención significativa y proponer priorizar las acciones de vigilancia relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, para una adecuada gestión del riesgo de seguridad operacional.
7. Promover la mejora continua del PEGSO.

El Comité se reunirá al menos 3 veces por año, a convocatoria del Ejecutivo Responsable.

2.2.4 Política de Seguridad Operacional de la República Dominicana.

A través de la Política de Seguridad Operacional de la República Dominicana se declaran las prioridades del Estado dominicano en materia de gestión de seguridad operacional. En este sentido, el IDAC enuncia sus compromisos para garantizar la evolución de la gestión estatal de la seguridad operacional hacia nuevos enfoques que garanticen el desarrollo seguro, eficiente y sostenible de la aviación civil.

La política de seguridad operacional de la República Dominicana, aprobada por el Ejecutivo Responsable del PEGSO se encuentra en el Apéndice 1.

2.2.5 Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional (ALoSP).

EL Estado dominicano a través del Instituto Dominicano de Aviación Civil y el Ejecutivo Responsable del PEGSO determinará el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la República Dominicana. El Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional (ALoSP) será expresado mediante indicadores que evidencien la implementación efectiva del sistema de vigilancia de la seguridad operacional de la República Dominicana y su eficacia.

El PEGSO tiene como objetivo principal trazar pautas para la gestión de la seguridad operacional en la República Dominicana, a fin de alcanzar un nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional en la aviación civil.

2.2.6 Mejora continua del PEGSO.

El Ejecutivo Responsable del PEGSO tomará las medidas correspondientes para garantizar que el PEGSO siga cumpliendo con los objetivos del mismo, y que estos objetivos sean revisados para alcanzar mejores niveles de rendimiento en materia de seguridad operacional.

El Encargado de la Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional realizará la actualización del PEGSO de conformidad con las directrices trazadas por el Ejecutivo Responsable.

2.3 Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

La Ley No. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana establece un proceso independiente de investigación de accidentes e incidentes de aviación, cuyo propósito consiste en

determinar las causas probables que produjeron el suceso, para adoptar las medidas necesarias que eviten en lo posible su repetición.

La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), es la encargada de realizar la investigación de todo accidente o incidente grave de aviación en que esté involucrado cualquier tipo de aeronave, con excepción de las militares, ocurrido dentro del territorio nacional, así como los accidentes o incidentes graves ocurridos a aeronaves nacionales fuera del territorio nacional, conforme a las disposiciones contenidas en el presente Reglamento.

Con el fin de mantener la independencia de la organización de investigación de accidentes e incidentes, el PEGSO utiliza como insumo el informe final de las investigaciones que realiza la CIAA.

2.4 Política de Cumplimiento de la Aviación Civil en la República Dominicana.

El Ejecutivo Responsable del PEGSO será responsable de ejercer su autoridad para garantizar el cumplimiento de los deberes y obligaciones del PEGSO.

CAPÍTULO 3

GESTIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

3.1 Requisitos de seguridad operacional para el SMS del proveedor de servicios.

El IDAC dispone que los siguientes proveedores de servicios deben establecer mecanismos de gestión de riesgos de la seguridad operacional en sus respectivas organizaciones, mediante la implementación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS):

- 1) Operadores aéreos de conformidad con los RAD 121 y 135;
- 2) Operadores de aviación general o corporativa bajo la Sección “G” – Aviación Corporativa: Aviones Grandes y Aviones con Motores de Turbina del RAD 91;
- 3) Operadores de trabajos aéreos de conformidad con los RAD 133 y 137;
- 4) Operadores de aeródromos certificados y operados de conformidad con el RAD 14;
- 5) Talleres de mantenimiento aeronáutico de conformidad con el RAD 145;
- 6) Escuelas para formación de pilotos de conformidad con el RAD 141; y
- 7) Servicios de tránsito aéreo de conformidad con el RAD 11.

El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD110) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional, prescribe las normas y los requisitos que regulan un Sistema de Gestión de la Seguridad (SMS) que es implantado y operado de acuerdo con los RAD 11, 14, 39, 119, 121, 133, 135, 137, 141, 145 y Sección “G” del RAD 91.

3.2 Acuerdo del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del Proveedor de Servicios.

3.2.1 Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del SMS.

El Ejecutivo Responsable del PEGSO aprobará el nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS de cada proveedor de servicios. Estos niveles aceptables del rendimiento en materia de seguridad operacional serán proporcionales a la complejidad de los contextos operacionales y específicos de cada proveedor de servicios. Los niveles aceptables del rendimiento en materia de seguridad operacional acordados se expresarán por medio de indicadores de actuación o rendimiento en materia de seguridad operacional, metas y requisitos de seguridad operacional considerando el número de operaciones realizadas, o previstas a ser realizadas en un período predeterminado, por cada operador.

3.2.2 Notificación del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del SMS.

Cada proveedor de servicios notificará al IDAC el rendimiento en materia de seguridad operacional de su SMS, incluyendo el número de operaciones realizadas, o previstas a ser realizadas en un período predeterminado.

Esta información será tramitada a la Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional, a fin de determinar el rendimiento en materia de seguridad operacional en la República Dominicana.

3.3 Evaluación Periódica del SMS del Proveedor Servicios.

3.3.1 Evaluación Interna.

El RAD 110 dispone que todo proveedor de servicios, como parte de las actividades de aseguramiento de la seguridad operacional del SMS, deberá desarrollar y mantener actualizados procesos formales para identificar las causas de una actuación deficiente respecto del SMS, determinar las consecuencias de estas deficiencias en sus operaciones, y rectificar las situaciones eliminando las causas identificadas para alcanzar el mejoramiento continuo del SMS. En adición, se prescribe que todo proveedor de servicios deberá, como parte del sistema de seguimiento y medición del desempeño de la seguridad operacional, realizar evaluaciones internas o auto auditorías y auditorías internas.

3.3.2 Auditoría Externa.

El RAD 110 dispone que el IDAC audite el SMS de todo proveedor de servicios, al menos una vez cada 12 meses calendario, de acuerdo a la magnitud, complejidad y amplitud de las operaciones del proveedor de servicios según prescriba el Ejecutivo Responsable del PEGSO.

CAPÍTULO 4

ASEGURAMIENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

4.1 Vigilancia de la seguridad operacional.

La vigilancia de la seguridad operacional es una de las atribuciones fundamentales del IDAC. El IDAC, como autoridad de aviación civil de la República Dominicana, descarga sus responsabilidades mediante la implementación efectiva de los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional.

Las Direcciones de Normas de Vuelo y Vigilancia de la Seguridad Operacional disponen las acciones pertinentes de vigilancia y seguimiento para cada uno de los proveedores de servicio de su respectiva competencia.

4.1.1 Sistema de certificación, aprobación y licencias.

La Ley de Aviación Civil confiere al IDAC las atribuciones para certificar y aprobar todas las actividades aeronáuticas, cumpliendo con los requisitos que se detallan en el Reglamento Aeronáutico Dominicano.

4.1.2 Vigilancia de la seguridad operacional de los proveedores de productos y servicios.

Las Direcciones de Normas de Vuelo y Vigilancia de la Seguridad Operacional llevan a cabo las actividades para garantizar que los requisitos que dieron base a una certificación, aprobación y/o licencia siguen siendo cumplidos de manera continua. En tal sentido, el Ejecutivo Responsable del PEGSO aprueba las órdenes y planes de vigilancia de la seguridad operacional y se garantiza el debido cumplimiento con el mismo.

4.1.3 Aseguramiento de la revisión interna del PEGSO.

El Encargado de la Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional presentará al Ejecutivo Responsable del PEGSO los resultados del rendimiento en materia de la seguridad operacional al menos 3 veces por año, o en cualquier caso en que se amerite su atención. Estos resultados serán evaluados por el Comité de Revisión de la Seguridad Operacional, el cual, de ser necesario, propondrá las acciones correctivas que considere pertinentes.

4.2 Recopilación, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional.

El IDAC ha establecido sistemas formales para garantizar la captura y almacenamiento de datos sobre peligros y la gestión de riesgos de seguridad operacional, tanto a nivel individual como global, que permitan identificar tendencias en el rendimiento de la seguridad operacional en la República Dominicana. Además, ha establecido mecanismos para preparar información a partir de los datos almacenados y para intercambiar información sobre seguridad operacional con los proveedores de servicios y otros Estados, según corresponda.

La Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional ejercerá las funciones que permitan la implementación y el funcionamiento de estos sistemas, de donde se alimentará la Base de Datos de Seguridad Operacional de la República Dominicana.

4.2.1 Sistema de notificación de sucesos.

El artículo 276 de la Ley de Aviación Civil dispone que los propietarios, operadores y los miembros de la tripulación, de una aeronave civil, darán aviso inmediato al IDAC, de los accidentes e incidentes que sufran las aeronaves bajo su responsabilidad dentro del territorio nacional y los sufridos por las aeronaves matrícula dominicana en el extranjero.

Esta notificación se hará de forma electrónica mediante el Sistema de Reporte de Accidente o Incidente de Seguridad Operacional en La Aviación Civil (SIAGA RAI).

Este formulario estará disponible mediante el siguiente enlace web:
<http://ssp.idac.gov.do/SiagaSSP/reporteDeOcurrencias.xhtml>

4.2.2 Sistema de notificación voluntaria/confidencial.

El IDAC dispondrá de medios para la notificación voluntaria y confidencial de asuntos que pudieran afectar negativamente a la seguridad operacional.

Esta notificación se hará de forma electrónica mediante el Sistema de Reporte Voluntario Confidencial (SIAGA RVC).

Este formulario estará disponible mediante el siguiente enlace web:
<http://ssp.idac.gov.do/SiagaSSP/identificacionDePeligros.xhtml>

4.3 Enfoque basado en datos de seguridad operacional de la vigilancia de áreas de mayor preocupación o necesidad.

Con base en el análisis de la información sobre seguridad operacional, el IDAC podrá priorizar las acciones de vigilancia relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, para una adecuada gestión del riesgo de seguridad operacional.

CAPÍTULO 5

PROMOCIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

5.1 Capacitación interna, comunicación y distribución de información de seguridad operacional.

5.1.1 Capacitación interna de seguridad operacional.

El IDAC ha desarrollado y mantiene actualizado un programa de entrenamiento formal en seguridad operacional, que asegura que su personal cuenta con la instrucción necesaria para cumplir con sus respectivas funciones, satisfaciendo los requerimientos operativos relacionados con los procesos de certificación, fiscalización y vigilancia continua de la seguridad operacional. Mediante el proceso de Gestión del Desarrollo y la Capacitación (DRH-003) se gestionan las competencias del personal del IDAC.

5.1.2 Comunicación interna y distribución de información de seguridad operacional.

Los procesos de comunicación interna y distribución de información se realizarán de conformidad con los requisitos del PEGSO, salvo los que por su naturaleza y confidencialidad sean comunicados acorde con criterios específicos.

5.2 Capacitación externa, comunicación y distribución de información de seguridad operacional.

5.2.1 Capacitación externa de seguridad operacional.

El Ejecutivo Responsable del PEGSO, en coordinación con la Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), gestionará que toda la capacitación requerida para la aprobación de los requisitos y el apropiado funcionamiento de los SMS de los proveedores de servicio esté disponible en ese Instituto de Educación Superior.

El Ejecutivo Responsable del PEGSO hará los arreglos necesarios para que se realice una programación anual de estos entrenamientos, a modo de que estén disponibles para todos los profesionales de la aviación dominicana.

La Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), implementará programas de mercadeo y comercialización que haga de conocimiento del público en general sus programas de estudio en materia de seguridad operacional.

5.2.2 Comunicación externa y distribución de información de seguridad operacional.

Para la difusión de la información relativa a la seguridad operacional, se aplicará el Plan Comunicacional del PEGSO, con el propósito de afianzar la cultura positiva de seguridad operacional en la República Dominicana.

Con este Plan Comunicacional se busca:

- 1) Ampliar los canales de comunicación;
- 2) Reforzar la Política de Seguridad Operacional de la República Dominicana;
- 3) Fomentar las actividades conjuntas en pro de alcanzar el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional;
- 4) Fomentar una cultura positiva de seguridad operacional en todas las actividades de la aviación civil.



APÉNDICES

APÉNDICE 1 — POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REPUBLICA DOMINICANA.**DECLARACIÓN DE POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA**

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es la Autoridad de Aviación Civil a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, responsable de ejercer las funciones que le son otorgadas por la Ley de Aviación Civil No. 491-06.

En el IDAC, la seguridad operacional es la primera prioridad de todas sus actividades y procesos, por lo que hemos asumido el compromiso de desarrollar, implementar y mejorar las estrategias, marcos de trabajo, reglamentos y sistemas de gestión para asegurarnos de que todas nuestras actividades, y las actividades bajo nuestra supervisión, mantienen el nivel más elevado de eficacia y eficiencia, se ajustan, como mínimo, a las normas nacionales e inciden positivamente en el rendimiento en materia de seguridad operacional.

Para este fin nos comprometemos a:

1. Elaborar y aplicar normas nacionales que estén en línea con las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), y las mejores prácticas de la industria;
2. Cumplir, y hacer cumplir, los requisitos, las normas de la Ley y los reglamentos para los que tenemos atribución;
3. Definir claramente para todo el personal sus responsabilidades y la obligación de rendir cuentas respecto a la implementación de la estrategia de gestión de la seguridad operacional, su eficacia y eficiencia;
4. Promover buenas prácticas y una cultura positiva de seguridad operacional en el sistema de aviación civil de la República Dominicana, reconociendo la importancia de la gestión eficaz de la seguridad operacional y la incidencia que tienen en la misma todas nuestras actividades, incluidas las de apoyo y administrativas;
5. Adoptar un enfoque basado en datos y en rendimiento de seguridad operacional para las actividades de regulación y vigilancia de la seguridad operacional, según corresponda;
6. Identificar las tendencias de seguridad operacional dentro de la industria de aviación civil y adoptar un enfoque basado en gestión de riesgos para abordar las áreas de mayor preocupación o necesidad de la seguridad operacional, reduciendo el riesgo relacionado

con las operaciones aéreas hasta el nivel más bajo prácticamente posible o que se pueda alcanzar;

7. Controlar y medir continuamente el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil de la República Dominicana, mediante los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional colectivos del Estado, así como también, los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional de los proveedores de servicios, garantizando que se obtenga el nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional definido por el Estado;
8. Colaborar y consultar con la industria para abordar los temas de seguridad operacional y mejorar continuamente la seguridad operacional de la aviación civil;
9. Alentar la recopilación, el análisis y el intercambio de información de seguridad operacional entre todas las organizaciones gubernamentales y proveedores de servicios pertinentes, asegurando que tal información se use sólo para propósitos de gestión de la seguridad operacional;
10. Asignar suficientes recursos financieros y humanos para la gestión y vigilancia de la seguridad operacional;
11. Asegurar que se dispone de recursos humanos con conocimientos, habilidades y experiencia adecuada para descargar de forma competente sus responsabilidades de vigilancia y gestión de la seguridad operacional; y
12. Mejorar continuamente la eficacia y la eficiencia en el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil de la República Dominicana.

Dr. Alejandro Herrera Rodríguez
Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil