



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

“AÑO DE LA CONSOLIDACION DE LA SEGURIDAD ALIMENTARIA”

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público, especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, creado mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada por la Ley núm. 67-13, del 24 de Abril de 2013, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en todo el territorio dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente (RNC) núm. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo de Guzmán, D. N. <http://www.idac.gov.do>; debidamente representado por su titular, Director General, **Román E Caamaño**.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que de conformidad con el artículo 34 de la citada Ley *“El Director o Directora General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la presente 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”*.

CONSIDERANDO TERCERO: Que según disponen los literales d), g) y h) del artículo 26 de la precitada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC): *“ofrecer, vigilar y fiscalizar los servicios de control de tránsito aéreo y asegurarse que estos se realizan con el nivel óptimo, de seguridad según los estándares de la OACP”; “adoptar cualquier medida que sea necesaria para garantizar la seguridad operacional en la aviación civil, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas en los Anexos al Convenio de Chicago”, así como “elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago”*.

CONSIDERANDO CUARTO: Que al tenor de lo dispuesto por el literal b) del artículo 39 de la indicada Ley, el Director General considerará, entre otros asuntos, *“como de interés público, la reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”*.

CONSIDERANDO QUINTO: Que así mismo dispone en su artículo 50 la repetida Ley, que *“Excepto en situaciones de emergencias, todas las órdenes, reglas y reglamentos dictados por el Director General o Directora General surtan efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el período de vigencia que se haya especificado en dichas ordenes, reglas y reglamentos”*.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

CONSIDERANDO SEXTO: Que dentro de las amplias facultades otorgadas por el artículo 62 de la normativa en cuestión, al Director o Directora General para dictar los reglamentos, normas y reglas del tránsito aéreo en beneficio de la seguridad de la aviación, cabe destacar lo preceptuado por el literal d) de dicho artículo, referido a *“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”*.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que según dispone el artículo 112 de dicha Ley, *“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; ...para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil”*.

CONSIDERANDO OCTAVO: Que se hace necesario modificar, tanto el RAD 11, como los demás Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD), tantas veces como sea apropiado y necesario para adecuarlos a las nuevas realidades institucionales y necesidades de la aviación civil nacional e internacional a fin de proveerla de la adecuada supervisión y vigilancia de la seguridad operacional con que ésta debe operar bajo las normas y procedimientos que demandan los nuevos tiempos.

Vista: La Constitución de la República Dominicana, del 13 de junio de 2015.

Vista: La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 25 de abril de 2013, modificada por la Ley núm. 67-13, del 24 de abril de 2013.

Visto: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 11) Servicios de Tránsito Aéreo.

Vistas: Las resoluciones núms. 014/08, 017/2015, 022/2016, y 016/2018 de fechas 10 de junio de 2008, 16 de diciembre de 2015, 16 de diciembre de 2018 y, 25 de noviembre de 2016 respectivamente, las cuales aprueban y modifican el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 11) Servicios de Tránsito Aéreo.

Vista: Las Enmiendas 52 y 50B al Anexo 11 Servicios de Tránsito Aéreo, al Convenio de Aviación Civil Internacional.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

Vistos: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 110) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO).

Vistos: El expediente remitido desde la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, relacionado con la Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE) núm. 06 al RAD 11 Servicios de Tránsito Aéreo, que contempla la revisión y propuesta de enmienda a dicho RAD, y el cumplimiento del procedimiento establecido por el RAD 22 para la Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

POR TALES MOTIVOS, el Director General del IDAC, en el ejercicio de las facultades y atribuciones legales otorgadas por la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada por la Ley 67-13 del 25 de abril de 2013.

RESUELVE:

PRIMERO: MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 11) Servicios de Tránsito Aéreo, en las Secciones “B” y, “C” en sus subsecciones, literales y ordinales según se indican a continuación, para que expresen lo siguiente:

Sección – B - Disposiciones Generales.

11.31 Coordinación de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles.

a) La planificación y realización de toda actividad potencialmente peligrosa para las aeronaves civiles, sea sobre el territorio Dominicano o sobre alta mar, la coordinará el IDAC con la autoridad ATS correspondiente. La coordinación se efectuará con la antelación necesaria para que pueda publicarse oportunamente la información sobre las actividades, de conformidad con los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Gestión de la información aeronáutica (PANS-AIM, Doc. 10066) o las disposiciones internacionales correspondientes al espacio aéreo de que se trate.

c) La autoridad ATS competente se asegurará de que se lleve a cabo, lo antes posible, una evaluación de riesgos de seguridad operacional respecto de las actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles y que se implementen medidas apropiadas de mitigación de riesgos.

Nota 1.— Tales medidas de mitigación de riesgos podrán incluir, entre otras cosas, la restricción de espacio aéreo o el retiro temporal de rutas ATS establecidas o parte de las mismas.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

Nota 2.— En el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 110), Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), se brinda orientación sobre la gestión de los riesgos de seguridad operacional.

1) El IDAC establecerá procedimientos para permitir que la organización o dependencia que lleve a cabo o detecte actividades potencialmente peligrosas para las aeronaves civiles contribuya con la evaluación de riesgos de seguridad operacional con el propósito de facilitar la consideración de todos los factores pertinentes que sean importantes para dicha seguridad.

Nota.— En el Manual sobre las medidas de seguridad relativas a las actividades militares potencialmente peligrosas para las operaciones de aeronaves civiles (Documento OACI 9554) figura orientación sobre los procesos colaborativos de toma de decisiones (CDM) para la evaluación de los riesgos de seguridad operacional y su promulgación por NOTAM en los que pudieran participar autoridades militares.

d) La autoridad ATS competente será la responsable de iniciar la publicación de la información sobre estas actividades.

e) El IDAC tomará medidas adecuadas para evitar que las emisiones de los rayos láser afecten negativamente a las operaciones de vuelo.

11.48 Gestión de la fatiga

Nota 1. El Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga (Documento OACI 9966) contiene orientación para la elaboración y aplicación de reglamentos sobre gestión de la fatiga.

Nota 2. Las Definiciones listadas a continuación en esta subsección son para uso exclusivo dentro del contexto del RAD 11.

a) Definiciones

1) Fatiga. Estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño, a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana, y/o volumen de trabajo (actividad mental y/o física) y que puede menoscabar el estado de alerta de una persona y su habilidad para realizar adecuadamente funciones operacionales relacionadas con la seguridad operacional.

Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

2) Horario de trabajo de los controladores de tránsito aéreo. Plan para asignar los períodos de servicio y períodos fuera de servicio de los controladores de tránsito aéreo en un período de tiempo, denominado también lista de servicio.

3) Período de servicio. Período que se inicia cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo exige que un controlador de tránsito aéreo se presente o comience un servicio y que termina cuando la persona queda libre de todo servicio.

4) Período fuera de servicio. Período de tiempo continuo y determinado que sigue y/o precede al servicio, durante el cual el controlador del tránsito aéreo está libre de todo servicio.

5) Servicio. Cualquier tarea que el proveedor de servicios de tránsito aéreo exige realizar a un controlador de tránsito aéreo. Estas tareas incluyen las realizadas durante el tiempo en el puesto de trabajo, el trabajo administrativo y la capacitación.

6) Sistema de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS). Medio que se sirve de datos para controlar y gestionar constantemente los riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, basándose en principios y conocimientos científicos y en experiencia operacional, con la intención de asegurarse de que el personal pertinente esté desempeñándose con un nivel de alerta adecuado.

b) El IDAC establecerá reglamentos para fines de gestión de la fatiga en la provisión de servicios de control de tránsito aéreo. Estos reglamentos estarán basados en principios científicos, conocimientos y experiencia profesional y su propósito será garantizar que los controladores de tránsito aéreo se desempeñen con un nivel de alerta adecuado. Para ese fin, el IDAC establecerá:

1) reglamentos que prescriban limitaciones horarias de conformidad con el Apéndice E; y

2) reglamentos sobre sistemas de gestión de riesgos asociados a la fatiga (FRMS) de conformidad con el Apéndice F, cuando se autoriza a los proveedores de servicios de tránsito aéreo para que utilicen un FRMS con el fin de gestionar la fatiga.

c) El IDAC requerirá que el proveedor de servicios de tránsito aéreo, con fines de gestión de sus riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, establezca una de las siguientes cosas:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

1) horarios de trabajo de los controladores de tránsito aéreo acordes con los servicios prestados, que cumplan los reglamentos prescriptivos sobre limitaciones horarias establecidos por el IDAC conforme a la subsección 11.48 b), 1) ; o

2) un FRMS que cumpla con los reglamentos establecidos por el IDAC conforme a la subsección 11.48 b), 2), para la provisión de todos los servicios de control de tránsito aéreo; o

3) un FRMS que cumpla con los reglamentos establecidos por el IDAC de conformidad con la subsección 11.48 b), 2), para una parte determinada de sus servicios de control de tránsito aéreo, junto con horarios de trabajo que cumplan con los reglamentos prescriptivos sobre limitaciones horarias establecidos por el IDAC de conforme a la subsección 11.48 b) ,1) para el resto de sus servicios de control de tránsito.

d) Cuando el proveedor de servicios de tránsito aéreo cumple los reglamentos prescriptivos sobre limitaciones horarias para la provisión de parte o de todos sus servicios de control del tránsito aéreo conforme a la subsección 11.48 c), 1), el IDAC:

1) exigirá pruebas de que no se exceden las limitaciones horarias y de que se respetan los periodos fuera de servicio requeridos;

2) exigirá que el proveedor de servicios de tránsito aéreo familiarice a su personal con los principios de gestión de la fatiga y con sus políticas para la gestión de la fatiga;

3) establecerá un proceso para permitir variantes de los reglamentos prescriptivos sobre limitaciones horarias para atender cualquier riesgo adicional asociado a circunstancias operacionales repentinas e imprevistas; y

4) en circunstancias excepcionales, podrá aprobar variantes de estos reglamentos mediante un proceso establecido, a fin de atender necesidades operacionales estratégicas, siempre que el proveedor de servicios de tránsito aéreo demuestre que todo riesgo asociado se está gestionando con un nivel de seguridad operacional igual, o mejor, que el nivel que se alcanza con los reglamentos prescriptivos de gestión de la fatiga.

Nota 3 Cumplir los reglamentos prescriptivos sobre limitaciones horarias no exime al proveedor de servicios de tránsito aéreo de la responsabilidad de gestionar sus riesgos, incluidos los riesgos asociados a la fatiga, utilizando su SMS de conformidad con las disposiciones del RAD 110.



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

e) Cuando un proveedor de servicios de tránsito aéreo implanta un FRMS para gestionar los riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga en una parte o en todos sus servicios de control de tránsito aéreo conforme a la subsección 11.48 c), 2), el IDAC:

- 1) exigirá que el proveedor de servicios de tránsito aéreo tenga procesos para integrar funciones del FRMS con sus otras funciones de gestión de la seguridad operacional; y
- 2) siguiendo un proceso documentado, aprobará un FRMS que proporcione un nivel de seguridad operacional aceptable para el IDAC.

Sección —C - Servicios de Control de Tránsito Aéreo.

11.69 Autorizaciones del control de tránsito aéreo.

d) Colación de autorizaciones y de información relacionada con la seguridad.

1) La tripulación de vuelo confirmará repitiendo al controlador de tránsito aéreo las partes de las autorizaciones e instrucciones que se transmiten oralmente del ATC que estén relacionadas con la seguridad. Se colacionarán los siguientes elementos:

4) A menos que lo prescriba la autoridad ATS competente, no se requerirá confirmación oral de mensajes CPDLC.

5) Los conductores de vehículos que operen o tengan la intención de operar en el área de maniobras deberán colacionar al controlador de tránsito aéreo las partes relacionadas con la seguridad operacional de las instrucciones que se transmiten por voz, p. ej. instrucciones para entrar, mantenerse en espera a distancia, cruzar y operar en cualquier pista o calle de rodaje operacional.

6) El controlador escuchará la colación para estar seguro de que la instrucción fue correctamente recibida por el conductor del vehículo y tomará medidas inmediatas para corregir cualquier discrepancia que se detecte en la colación.

SEGUNDO: INCLUIR, Apéndice “E” Reglamentos descriptivos de Gestión de La Fatiga, y sus literales y ordinales e según se indican a continuación, para que expresen lo siguiente:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

APÉNDICE “E”

Reglamentos Prescriptivos de Gestión de la Fatiga

Nota.— El Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga (Documento 9966) contiene orientación sobre la elaboración y aplicación de reglamentos sobre el FRMS.

a) El IDAC establecerá reglamentos prescriptivos sobre limitaciones horarias que tengan en cuenta la fatiga aguda y acumulativa, factores circadianos y el tipo de trabajo que se realiza. En esos reglamentos se identificarán:

1) máximo:

i) número de horas en un período de servicio;

ii) número de días de trabajo consecutivos;

iii) número de horas de trabajo en un período determinado; y

iv) tiempo en el puesto de trabajo.

2) mínimo:

i) duración de los períodos fuera de servicio;

ii) número de días fuera de servicio requeridos en un período determinado; y

iii) duración de los recesos entre períodos de tiempo en el puesto de trabajo en un período de servicio;

b) El IDAC exigirá que el proveedor de servicios de tránsito aéreo identifique un proceso para asignar servicios no programados, de modo que los controladores de tránsito aéreo no tengan períodos más largos de vigilia.

c) El proceso establecido por los Estados conforme a la subsección 11.48 d), 3) y 4) para permitir variantes de 1) y 2) incluirá información sobre:

1) la razón por la que es necesaria la variante;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

- 2) el alcance de la variante;
- 3) la fecha y hora de promulgación de la variante; y
- 4) estudio de la seguridad operacional que describa las medidas de mitigación para apoyar la variante.

TERCERO: MODIFICAR Apéndice “F” Requisitos del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga, en sus literales y ordinales según se indican a continuación, para que expresen lo siguiente:

APÉNDICE “F”

Reglamentos Prescriptivos de Gestión de la Fatiga

Nota.— El Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga (Documento 9966) contiene orientación sobre la elaboración y aplicación de reglamentos sobre el FRMS El IDAC exigirá que el FRMS.

El IDAC exigirá que el FRMS contenga, como mínimo:

a) Política y documentación sobre el FRMS

1) Política del FRMS

i) El proveedor de servicios de tránsito aéreo definirá su política para el FRMS, especificando claramente todos los elementos del FRMS.

ii) La política:

A) definirá el alcance de las operaciones con FRMS;

B) reflejará la responsabilidad compartida de la administración, los controladores de tránsito aéreo y otros miembros del personal que participen;

C) establecerá claramente los objetivos de seguridad operacional del FRMS;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

- D) llevará la firma del funcionario responsable de la organización;
- E) se comunicará, con aprobación visible, a todos los sectores y niveles pertinentes de la organización;
- F) declarará el compromiso de la administración respecto de la notificación efectiva en materia de seguridad operacional;
- G) declarará el compromiso de la administración de proporcionar recursos adecuados para el FRMS;
- H) declarará el compromiso de la administración de mejorar continuamente el FRMS;
- I) requerirá que se especifiquen claramente las líneas jerárquicas de responsabilidad de la administración, los controladores de tránsito aéreo y el resto del personal que interviene; y
- J) requerirá revisiones periódicas para garantizar que se mantenga su pertinencia e idoneidad.

Nota.— En el Reglamento Aeronáutico Dominicano 110, Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), se describe la notificación efectiva de la seguridad operacional.

2) Documentación del FRMS

El proveedor de servicios de tránsito aéreo elaborará y mantendrá actualizada la documentación del FRMS que describe y registra lo siguiente:

- i) política y objetivos del FRMS;
- ii) procesos y procedimientos del FRMS;
- iii) rendición de cuentas, responsabilidades y autoridad con respecto a esos procesos y procedimientos;
- iv) mecanismos de participación continua de la administración, los controladores de tránsito aéreo y el resto del personal que interviene;
- v) programas de instrucción en FRMS, necesidades de capacitación y registros de asistencia;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

vi) períodos de servicio y períodos fuera de servicio programados y reales, y períodos de receso durante el tiempo en el puesto de trabajo durante un período de servicio, anotando las desviaciones significativas y sus motivos; y

Nota.— Las desviaciones significativas se describen en el Manual para la supervisión de los enfoques de gestión de la fatiga (Documento 9966);

vii) resultados del FRMS incluyendo conclusiones a partir de datos recopilados, recomendaciones y medidas tomadas.

b) Procesos de gestión de riesgos asociados a la fatiga

1) Identificación de los peligros asociados a la fatiga

El proveedor de servicios de tránsito aéreo establecerá y mantendrá tres procesos fundamentales y documentados para identificar los peligros asociados a la fatiga:

i) Proceso predictivo. Este proceso identificará los peligros asociados a la fatiga mediante el examen de la programación de horario de los controladores de tránsito aéreo, teniendo en cuenta factores que se sabe que repercuten en el sueño y la fatiga y sus efectos en el desempeño. Los elementos de análisis pueden incluir, entre otros, lo siguiente:

A) experiencia operacional en los servicios de tránsito aéreo o en la industria y datos recopilados en tipos de operaciones similares con trabajo de turnos u operaciones las 24 horas del día;

B) prácticas de programación de horario basadas en hechos; y

C) modelos biomatemáticos.

ii) Proceso proactivo. Este proceso identificará los peligros asociados a la fatiga en el contexto de las operaciones de los servicios de tránsito aéreo vigentes. Los elementos de análisis podrán incluir, entre otros, lo siguiente:

A) notificación, por el individuo, de los riesgos asociados a la fatiga;

B) encuestas sobre la fatiga;

C) datos pertinentes sobre el desempeño de los controladores de tránsito aéreo;



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

D) bases de datos de seguridad operacional y estudios científicos disponibles;

E) seguimiento y análisis de las diferencias entre las horas previstas de trabajo y las horas de trabajo reales; y

F) observaciones durante las operaciones normales o evaluaciones especiales.

iii) Proceso reactivo. Este proceso identificará la contribución de los peligros asociados a la fatiga en los informes y sucesos relacionados con posibles consecuencias negativas para la seguridad operacional, a fin de determinar cómo podría haberse minimizado el impacto de la fatiga. Este proceso podrá iniciarse, como mínimo, a raíz de uno de los motivos que se indican a continuación:

A) informes sobre fatiga;

B) informes confidenciales;

C) informes de auditoría; y

D) incidentes.

2) Evaluación de los riesgos asociados a la fatiga

i) El proveedor de servicios de tránsito aéreo elaborará e implantará procedimientos de evaluación de riesgos que determinen los casos en que se requiere mitigar los riesgos conexos.

ii) Los procedimientos de evaluación de riesgos examinarán los peligros asociados a la fatiga detectados y los correlacionarán con:

A) los procesos operacionales;

B) su probabilidad;

C) las posibles consecuencias; y

D) la eficacia de los controles preventivos y las medidas de recuperación existentes.

3) Mitigación de los riesgos



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

3) Mitigación de los riesgos

El proveedor de servicios de tránsito aéreo elaborará e implantará procedimientos de mitigación de los riesgos asociados a la fatiga que permitan:

- i) seleccionar las estrategias de mitigación apropiadas;
 - ii) implementar estrategias de mitigación; y
 - iv) vigilar la aplicación y eficacia de las estrategias.
- c) Procesos de garantía de la seguridad operacional del FRMS

El proveedor de servicios de tránsito aéreo elaborará y mantendrá procesos de garantía de la seguridad operacional del FRMS para:

1) prever la supervisión continua de los resultados del FRMS, el análisis de tendencias y la medición para validar la eficacia de los controles de los riesgos de seguridad operacional asociados a la fatiga. Entre otras, las fuentes de datos pueden incluir las siguientes:

- i) notificación e investigación de los peligros;
- ii) auditorías y estudios; y
- iii) análisis y estudios sobre la fatiga (tanto internos como externos);

2) contar con un proceso formal para la gestión del cambio que incluya, entre otras cosas, lo siguiente:

- i) identificación de los cambios en el entorno operacional que puedan afectar al FRMS;
- ii) identificación de los cambios dentro de la organización que puedan afectar al FRMS; y
- iii) consideración de los instrumentos disponibles que podrían utilizarse para mantener o mejorar el funcionamiento del FRMS antes de introducir cambios; y

3) facilitar el mejoramiento continuo del FRMS, lo cual incluirá, entre otras cosas:



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

i) la eliminación y/o modificación de los controles preventivos y de las medidas de recuperación que hayan tenido consecuencias no intencionales o que ya no se necesiten debido a cambios en el entorno operacional o de la organización;

ii) evaluaciones rutinarias de las instalaciones, equipo, documentación y procedimientos; y

iii) la determinación de la necesidad de introducir nuevos procesos y procedimientos para mitigar riesgos emergentes relacionados con la fatiga.

d) Procesos de promoción del FRMS.

Los procesos de promoción del FRMS respaldan el desarrollo continuo del FRMS, la mejora continua de su eficiencia general y el logro de niveles óptimos de seguridad operacional. El proveedor de servicios de tránsito aéreo establecerá e implementará lo siguiente, como parte de su FRMS:

1) programas de instrucción para asegurarse de que la competencia corresponda a las funciones y responsabilidades de la administración, de los controladores de tránsito aéreo y del resto del personal que participe en el FRMS previsto; y

2) un plan de comunicación del FRMS eficaz que:

i) explique las políticas, procedimientos y responsabilidades a todas las partes interesadas; y

ii) describa los canales de comunicación empleados para recopilar y divulgar la información relacionada con el FRMS.

CUARTO: ORDENAR, a la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves (DRRNA), para que proceda a realizar la inserción de las enmiendas y modificaciones dispuestas en los ordinales Primero y Segundo de la presente Resolución en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD-11) Servicios de Tránsito Aéreo.

QUINTO: DISPONER, que la presente Resolución entre en vigencia, luego que la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves inserte las enmiendas y modificaciones dispuestas mediante la misma en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 11) Servicios de Tránsito Aéreo, y se realice la publicación de lugar en la página web del IDAC y posterior remisión al Proceso SIG-001 "Información Documentada".



Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 018/2020

QUE MODIFICA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO (RAD 11).

SEXTO: INSTRUIR, a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a las Direcciones de áreas correspondientes de este Instituto.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los trece (13) días del mes de noviembre de (2020).



RECV/BFC/prp.