



**INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL**

**REPÚBLICA DOMINICANA**

**ORDEN**  
**IDAC 6001**

**PROGRAMA ANUAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD  
OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL**

**Año 2021**

Dirección de Normas de Vuelo

*Versión Original*  
*29 Septiembre de 2020*

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO


Preparado por:


  
**Julio César Camarena Valera**  
Encargado Departamento Operaciones de Vuelo



  
**Cristian Gómez González**  
Encargado Departamento Aeronavegabilidad




  
**Domingo Gustavo Rodríguez**  
Encargado Departamento Gestión de Documentación y Formación Técnica




  
**Nelson Roa Arias**  
Encargado Departamento Licencias al Personal Aeronáutico



Revisado por:

  
**Alan E. Arias Batlle**  
Director de Normas de Vuelo



Aprobado por:

  
**Dr. Román Ernesto Caamaño Vélez**  
Director General  
Instituto Dominicano de Aviación Civil





PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

## Tabla de Contenido

<b>SECCION A.</b> .....	2
1. Objetivo .....	2
2. Responsabilidad.....	2
3. Antecedentes .....	2
4. Definiciones.....	3
5. Elaboración .....	3
6. Revisión y modificación.....	4
7. Divulgación.....	4
8. Acceso y consulta .....	5
9. Documentación relacionada .....	5
<b>SECCION B. PLANIFICACIÓN ANUAL DE INSPECCIONES</b> .....	6
1. Clasificación de los operadores/proveedores de servicios.....	6
2. Frecuencia de las inspecciones.....	6
3. Clasificación y objetivos generales de las inspecciones .....	7
4. Aplicabilidad de las inspecciones.....	8
<b>SECCIÓN C. SELECCIÓN PERSONAL DESIGNADO</b> .....	10
1. Introducción.....	10
2. Designación del personal.....	10
3. Objetivos generales de la designación del inspector y del médico evaluador aeronáutico ....	11
4. Período de la designación del personal.....	11
5. Directrices de trabajo del personal designado.....	12
6. Comunicación POI, PMI con el operador u otras direcciones del IDAC .....	12
<b>SECCIÓN D. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN DE INSPECCIONES</b> .....	13
1. Programación de las inspecciones .....	13
2. Fases de las inspecciones.....	13
a. Preparación .....	13
b. Ejecución .....	14
c. Informe.....	15
d. Cierre. ....	15
3. Seguimiento de las discrepancias y planes de acción del operador.....	16
<b>SECCIÓN E. INFORMACIÓN DE CONTACTOS</b> .....	17
1. Para información o sugerencias de modificación de procedimientos contactar a:.....	17
2. Para quejas o sugerencias de cualquier miembro de nuestro personal o cualquiera de nuestros procedimientos:.....	17

## SECCIÓN A.

### 1. Objetivo

El objetivo principal del Programa Anual de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Dirección de Normas de Vuelo (Orden IDAC 6001), es establecer una política efectiva para la realización de vigilancia de la seguridad operacional a los operadores y prestadores de servicio de forma programada, cumpliendo así con la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, modificada por la Ley 67-13, del 25 de abril de 2013, y por la Ley 29-18, del 2 de agosto 2018 y también cumpliendo con las responsabilidades del Estado Dominicano frente a la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Esta Orden provee información y guía en cuanto a los lineamientos generales a través de los cuales la Dirección de Normas de Vuelo del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) cumplirá la programación anual de vigilancia del año correspondiente, a fin de desarrollar y ejecutar la planificación de la vigilancia para todos los operadores y prestadores de servicios certificados o autorizados por el IDAC, de conformidad con la ley de aviación civil de República Dominicana (491-06); los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos; y los procedimientos establecidos en la normativa legal vigente para tales fines.

### 2. Responsabilidad

El cumplimiento de esta orden es responsabilidad de los departamentos de Operaciones de Vuelo, Licencias al Personal Aeronáutico y Aeronavegabilidad, de la Dirección de Normas de Vuelo del IDAC, los cuales deberán priorizar las actividades de vigilancia con base en el análisis de datos y la experiencia respecto a las operaciones de los operadores y proveedores de servicios. Los encargados de departamentos deberán asegurarse de que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones y/o aprobaciones, sigan cumpliendo los requisitos establecidos en la normativa legal vigente.

### 3. Antecedentes

Dado que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), establece que: “*Los Estados contratantes son responsables de la vigilancia de la seguridad operacional a las operaciones realizadas por los operadores aéreos y prestadores de servicios*”, la Orden IDAC 6001 ha sido elaborada por el IDAC para cumplir con los requerimientos de dos de los Ocho Elementos Críticos de un sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO), específicamente, los elementos críticos número tres y siete: CE-3) Sistema de Aviación Civil y Funciones de Vigilancia de la Seguridad Operacional Estatal y CE7) Obligaciones de Vigilancia. Las obligaciones de vigilancia, de acuerdo al elemento crítico 7 CE-7, indican que los Estados implantarán procesos de vigilancia documentados, definiendo y planificando inspecciones, auditorías y actividades de observación continua, a fin de asegurarse, en forma preventiva, de que los titulares de una licencia, certificado, autorización y/o aprobación en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos establecidos. Esto abarca la vigilancia del personal designado por la autoridad para que, en su nombre, desempeñe las funciones de supervisión de la seguridad operacional.

Con la aprobación de la Ley de Aviación Civil No. 491-06, el 22 diciembre del año 2006, por medio de los artículos 2, 26 y 72, se estableció el marco jurídico necesario para sustentar la funcionalidad y aplicación de la presente Orden.

En el año 2007, esta Orden representó un elemento vital para lograr la superación exitosa de las auditorías practicadas por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de Norteamérica (FAA), en aras de la recuperación de la Categoría Uno de la aviación civil dominicana.

#### **4. Definiciones**

Las definiciones relacionadas con esta Orden pueden ser encontradas en la Ley No. 491-06, en los diferentes Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos aplicables y en esta misma Orden.

#### **5. Elaboración**

La elaboración de la Orden IDAC 6001 es responsabilidad del Director de Normas de Vuelo. Dicha elaboración se inicia al final del segundo cuatrimestre de cada año, con una reunión del Director de Normas de Vuelo y los encargados de los Departamentos Operaciones de Vuelo, Licencias al Personal Aeronáutico, Aeronavegabilidad y Gestión de Documentación y Formación Técnica, cuyos objetivos son:

- a) Revisión y análisis de cumplimiento del programa de vigilancia del año en curso;
- b) Revisión de la proyección de nuevas emisiones de certificados de prestadores de servicios y homologación de OpSpecs bajo el RAD 129;
- c) Discusión de violaciones y/o hallazgos realizados por los inspectores durante la ejecución del programa aprobado;
- d) Discusión y análisis de temas presentados por la industria con respecto a excepciones, desviaciones o recomendaciones para procedimientos específicos;
- e) Evaluación y reasignación del personal de inspectores en calidad de POI/PMI o inspector de zona;
- f) Evaluación de herramientas de trabajo y propuestas de mejoras al tipo de servicio que se realiza por parte del IDAC;
- g) Evaluación del cumplimiento de operadores específicos y recomendaciones para la cancelación, suspensión o renovación de sus certificados o la modificación o cancelación de las Operaciones Específicas;
- h) Evaluación y análisis de los reportes de zonas, reportes de procesos de vigilancia aprobados en el SIAGA, la experiencia alcanzada por los inspectores, las recomendaciones de documentos normativos nacionales e internacionales;

- i) Cualquier otro tema referido a la elaboración y buena planificación de esta Orden, que pueda surgir al momento de la reunión.

Discutidos los casos y definidos los compromisos de planificación, se procederá a la elaboración del borrador de la Orden IDAC 6001. Visto y consensado el borrador de la Orden IDAC 6001 es presentado por los encargados en formato digital al Director DNV quien enviará dicha Orden en formato digital a la División Documentos Técnicos para la revisión y formato oficial.

Revisado el documento y ya con el formato oficial del IDAC, la División Documentos Técnicos remitirá el documento digital y físico al Director DNV, para ser firmado por los encargados departamentales.

La Dirección de Normas de Vuelo revisará el documento digital y adecuará cualquier detalle menor que no afecte la forma o estilo del mismo y remitirá en físico dicha Orden, acompañada de sus respectivas justificaciones, a la consideración y decisión del Director General del IDAC, para fines de aprobación y publicación.

## 6. Revisión y modificación

Las revisiones y posibles modificaciones de los anexos a la Orden para ajustar el Programa Anual de Vigilancia, serán realizadas por los encargados departamentales y aprobadas por el Director de Normas de Vuelo. Estos cambios incluyen la inclusión o exclusión de operadores y proveedores de servicios. Los cambios en la planificación de las inspecciones en el sistema SIAGA serán realizados por los encargados de divisiones de los departamentos, quienes trimestralmente usarán los resultados arrojados por los procesos de vigilancia para recomendar la modificación o cambios necesarios, a fin de actualizar y mejorar dicha planificación.

La aprobación de cualquier modificación a esta Orden, que introduzca cambios a la política normativa del IDAC, ya sea parcial o total, es exclusiva responsabilidad del Director General, salvo que fuere delegada dicha autoridad.

## 7. Divulgación

- a. Esta Orden ha sido elaborada para uso y orientación del personal de los departamentos de la Dirección de Normas de Vuelo y su contenido puede ser divulgado a otros miembros de la comunidad aeronáutica, salvo disposición legal en contrario. Cualquier persona interesada puede adquirirla solicitándola al organismo emisor.
- b. Los anexos de este documento son de uso exclusivo del Director General del IDAC y personal autorizado, en razón de que contienen la programación de todas las inspecciones a ser realizadas a los operadores y prestadores de servicios certificados y cuya divulgación tiene un impacto grave en los objetivos estratégicos a largo plazo y puede afectar los intereses del IDAC y de los proveedores de servicios.

## 8. Acceso y consulta

Página Web del IDAC: [www.idac.gob.do](http://www.idac.gob.do) . Este documento está a la disposición (en su última versión), del público en general y de cualquier interesado en conocer la forma como se ejecutan las inspecciones programadas a la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil en República Dominicana.

## 9. Documentación relacionada

- a. Ley No. 491-06 de Aviación Civil.
- b. Ley 67-13 mediante la cual se modifican varios artículos de la Ley No. 491-06 sobre Aviación Civil.
- c. Ley 29-18 mediante la cual se modifica el artículo 119.
- d. Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD).
- e. Manuales del Inspector de Operaciones, IDAC-1000 e IDAC-1500.
- f. Manual del Inspector de Aeronavegabilidad, IDAC-2000.
- g. Manuales del Departamento Licencias al Personal Aeronáutico, IDAC-3000 e IDAC-3500.
- h. Documento OACI 8335 “Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones”.
- i. Documento OACI 9734 “Manual de Vigilancia de la Seguridad Operacional” Parte A, “Establecimiento y Gestión de un Sistema Estatal de Vigilancia de la Seguridad Operacional”.
- j. Documento OACI 9859 “Manual de la Gestión de la Seguridad Operacional”.
- k. Anexo 19 “Gestión de la Seguridad Operacional”.

## SECCION B. PLANIFICACIÓN ANUAL DE INSPECCIONES

### 1. Clasificación de los operadores/proveedores de servicios

- a. A efectos de facilitar la planificación anual de inspecciones este Programa Anual de Vigilancia de la Seguridad Operacional ha sido dividido en los siguientes operadores y proveedores de servicios:
  - i. Aviación General, RAD 91.
  - ii. Operadores Aéreos Comerciales, RAD 121.
  - iii. Operadores Aéreos Extranjeros, RAD 129.
  - iv. Operadores Aéreos Comerciales, RAD 135.
  - v. Operadores de Trabajos Aéreos, RAD 137.
  - vi. Escuelas para Formación de Pilotos, RAD 141.
  - vii. Centros de Entrenamientos Aeronáuticos, RAD 142.
  - viii. Talleres de Mantenimiento Aeronáutico, RAD 145.
  - ix. Escuelas para Técnico de Mantenimiento Aeronáutico, RAD 147.
  - x. Proveedores de Servicios Médicos, RAD 67.

### 2. Frecuencia de las inspecciones

- a. Todas las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de un inspector de la DNV del IDAC con respecto a un operador o proveedor de servicios en particular, deben estar cuidadosamente planificadas. Aunque no será posible abarcar todos los aspectos de una operación durante todas las inspecciones, debe abarcarse tanto como sea posible durante un período específico y se deben mantener los registros apropiados. Las inspecciones también deben planificarse sobre la base de un ejercicio de evaluación de riesgos de manera que se preste atención más frecuente a los aspectos de la operación que implica el mayor riesgo. La planificación del inspector debe tener en cuenta los resultados de la identificación de peligros y la evaluación de riesgos que lleva a cabo y mantiene el operador o proveedor de servicios.
- b. La supervisión se debe ejercer de modo permanente, en fechas o a intervalos determinados. Deberán evaluarse todos los aspectos importantes de los procedimientos y prácticas utilizadas por el operador/proveedor de servicios y, a este efecto, deben efectuarse inspecciones apropiadas, proporcionales a la escala de actividades del operador/proveedor de servicios, al menos una vez por año. No obstante lo antes mencionado, el número de inspecciones podrá variar según la complejidad del operador/proveedor de servicios.

### 3. Clasificación y objetivos generales de las inspecciones

- a. Inspección de **BASE**: verificar que el operador mantiene en su base principal los mismos estándares demostrados al momento de la certificación.
- b. Inspección de **ESTACIÓN**: verificar que el operador cuente con las facilidades apropiadas en las estaciones o escalas donde opera en forma programada. Esta inspección es un complemento de la Inspección de Base.
- c. Inspección en **RAMPA**: verificar que el operador cumpla efectivamente con las regulaciones y sus procedimientos, tomando una aeronave “al azar” durante la operación de una aeronave en rampa.
  - i. Las inspecciones en rampa podrán ser realizadas a las aeronaves en operaciones privadas y comerciales, nacionales e internacionales.
- d. Inspección en **RUTA**: verificar que el operador cumpla con las regulaciones y sus procedimientos durante la operación en vuelo, tomando una aeronave “al azar” y participando como observador en la operación. Esta inspección solo se realiza a empresas con aeronaves de 9 o más pasajeros en sus especificaciones de operaciones.
- e. Inspección de **SONDEO**: esta inspección es realizada por el Departamento Aeronavegabilidad para observar y analizar el desarrollo de las operaciones de mantenimiento en ejecución y el cumplimiento de los métodos específicos, técnicas y prácticas del Programa de Mantenimiento del operador. Las inspecciones por sondeo pueden ser programadas como parte de esta Orden, pero también pueden ser iniciadas cada vez que se tenga conocimiento de un problema, incluyendo las deficiencias encontradas durante otros tipos de inspecciones
- f. Inspección de **OPORTUNIDAD**: verificar, sin previo aviso, que el explotador cumple con las regulaciones y sus procedimientos. Esta actividad, es llevada a cabo por el Departamento de Operaciones de Vuelo y se refiere a la ejecución de cualquier inspección anteriormente mencionada (rampa, ruta, etc.) que pueda ser realizada cuando se presenta la oportunidad.
- g. Inspección de pruebas para detectar el **USO Y ABUSO DE ALCOHOL, DROGAS Y SUSTANCIAS CONTROLADAS**: Las inspecciones serán planificadas por las Divisiones: Transporte y Líneas Aéreas, y Aviación General y Trabajos Aéreos, del Departamento Operaciones de Vuelo de la DNV, acompañados por un personal médico de la División Medicina Aeronáutica, para ejecutarla en el campo de trabajo.
- h. Inspección de **MED**: este tipo de inspección tiene como objetivo auditar a los Médicos Examinadores Designados (MED) en cuanto a su pericia médica, así como el mantenimiento de los equipos usados por los mismos para la evaluación necesaria al personal aeronáutico. Será verificada la calibración adecuada de los equipos y el cumplimiento de los estándares de calidad en las instalaciones de trabajo del MED.

- i. Inspección a los **LABORATORIOS CLÍNICOS AUTORIZADOS**: esta inspección tiene como objetivo evaluar los laboratorios clínicos autorizados por el IDAC, para la realización de las analíticas médicas al personal aeronáutico para su evaluación. Serán valoradas las instalaciones físicas del local, los equipos utilizados por los laboratorios (calibración y garantía de los mismos), la actualización del repertorio de pruebas realizadas, la confidencialidad con que son tratadas las mismas y el control de calidad en la realización del trabajo. Las inspecciones serán realizadas en las diferentes localidades de las empresas tres veces por año, aunque esto no excluye visitas no programadas en cualquiera de las sucursales del laboratorio.
- j. Inspección de **MERCANCÍAS PELIGROSAS**: este tipo de inspección tiene como objetivo verificar que los diferentes operadores aéreos que posean o no un programa de manejo y transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, mantienen los procedimientos aprobados para este tipo de actividad, de manera que cumplan con las regulaciones vigentes para el transporte de mercancías peligrosas o los entrenamientos para el no transporte de las mismas.

**NOTA:** Los registros de las inspecciones de Mercancías Peligrosas, reposarán en las carpetas de Vigilancia del Departamento Operaciones de Vuelo.

#### 4. Aplicabilidad de las inspecciones

- a. Inspección de **BASE / ESTACIÓN**
  - i. Operadores Aéreos, RAD 121 y RAD 135.
  - ii. Operadores de Trabajos Aéreos, RAD 137.
  - iii. Talleres de Mantenimiento Aeronáutico, RAD 145.
  - iv. Escuelas para Formación de Pilotos, RAD 141
  - v. Centros de Entrenamiento Aeronáuticos, RAD 142.
  - vi. Escuelas para Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves, RAD 147.
- b. Inspección en **RAMPA**
  - i. Operadores Aéreos, RAD 121 y RAD 135.
  - ii. Operadores Aéreos Extranjeros, RAD 129.
  - iii. Aviación General, RAD 91.
- c. Inspección en **RUTA**
  - i. Operadores Aéreos, RAD 121.
  - ii. Operadores Aéreos, RAD 135 (operadores con aeronaves de 10 o más asientos).
- d. Inspección de **SONDEO**
  - i. Operadores Aéreos, RAD 121 y RAD135.
  - ii. Operadores de Trabajos Aéreos, RAD 137.

e. Inspección de OPORTUNIDAD

- i. Operadores Aéreos, RAD 121 y RAD135.
- ii. Operadores de Trabajos Aéreos, RAD 137.

f. Inspección MED

- i. Médicos Examinadores Designados.

g. Inspección Laboratorios Clínicos Autorizados.

- i. Laboratorios Clínicos Autorizados.

h. Inspección de MERCANCÍAS PELIGROSAS

- i. Operadores Aéreos, RAD 121.
- ii. Operadores Aéreos, RAD 135.
- iii. Operadores Aéreos Extranjeros, RAD 129.

i. Zonificación

- i. Operadores Aéreos, RAD 121 y RAD 135.
- ii. Operadores de Trabajos Aéreos, RAD 137.
- iii. Talleres de Mantenimiento Aeronáutico, RAD 145.
- iv. Escuelas para Formación de Pilotos, RAD 141.
- v. Centros de Entrenamiento Aeronáuticos, RAD 142.
- vi. Escuelas para Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves, RAD 147.

## SECCIÓN C. SELECCIÓN PERSONAL DESIGNADO

### 1. Introducción

Tanto la designación de Inspector Operativo (OPS /AIR) en la zonificación de las diferentes regiones del país como la del Inspector Principal de Operaciones (POI) y la del Inspector Principal de Mantenimiento (PMI) a las empresas aeronáuticas nacionales, son una estrategia de trabajo para lograr una mejor y más dinámica vigilancia de la seguridad operacional en la aviación civil de República Dominicana.

Esta sección del documento se utilizará para la estandarización de los criterios de selección de los inspectores designados por los encargados de los Departamentos Aeronavegabilidad y Operaciones de Vuelo.

### 2. Designación del personal

- a. La designación del personal de inspectores operativos o cualquier otro personal seleccionado para ejecutar las tareas de inspección programadas en esta Orden, es de exclusiva responsabilidad de los encargados de los Departamentos Operaciones de Vuelo, Aeronavegabilidad y Licencias al Personal Aeronáutico.
- b. Los POI, PMI e inspectores de zonas son figuras ya establecidas por la OACI, como una forma de designación para funciones de inspectores operativos calificados en las diferentes tareas a ejecutar. El perfil de selección de este personal está pautado por recomendaciones de la OACI, y estas recomendaciones son acogidas por los Estados contratantes.
- c. Los encargados de los departamentos, así como los encargados de división, deben hacer uso del mejor criterio para seleccionar al personal más calificado que llevará a cabo las funciones de POI o PMI, de acuerdo al área que corresponda. El personal se designa a través del correo corporativo, como una propuesta del encargado de división al encargado departamental, quien realizará la aprobación posterior a la consulta con el Director DNV.
- d. Los departamentos emitirán una carta de designación del personal con copia a cada operador cuando corresponda.
- e. Para lograr una efectiva culminación de las tareas asignadas según esté programado en esta Orden, cada departamento presentará y será responsable de un informe por cambios de designaciones que sean motivados por vacaciones, enfermedad, entrenamiento o cualquier designación o permiso que el personal requiera y por el cual no pueda cumplir con la designación original.
- f. Si bien cada empresa tiene asignado un Inspector Principal de Operaciones y de Aeronavegabilidad (POI / PMI), los encargados departamentales o de división podrán reasignar la responsabilidad a otro personal para la ejecución de una inspección en particular.
- g. También es responsabilidad de los encargados de departamentos o una persona designada por éstos, el introducir las inspecciones planificadas del Programa Anual de Vigilancia en el Sistema Integrado Automatizado de Gestión Aeronáutica (SIAGA).

### **3. Objetivos generales de la designación del inspector y del médico evaluador aeronáutico**

a. Inspector Principal de Operaciones / Aeronavegabilidad (POI/PMI)

- i. Servir de enlace eficaz entre el operador y los servicios que les presta el IDAC;
- ii. Agilizar la comunicación entre las empresas y el IDAC;
- iii. Detectar, de forma temprana, cualquier condición que afecte la seguridad operacional en las distintas actividades de los operadores aéreos;
- iv. Gestionar y asesorar a la empresa en la cual fue asignado, para que la misma mantenga los mismos estándares cumplidos en su certificación;
- v. Emitir o modificar las OpSpecs de un operador de manera dinámica;
- vi. Aprobar o aceptar los manuales según aplique.

b. Inspector de Zona (Inspector de Operaciones / Aeronavegabilidad)

- i. Asistir al POI/PMI en aquellas inspecciones que lo requieran en una región del país por cualquier motivo;
- ii. Priorizar sus actividades dando cumplimiento a la Orden IDAC 6001;
- iii. Realizar Inspecciones en rampa a las operaciones de aviación general (RAD 91), especialmente, a todas aquellas aeronaves con la intención de volar o que se encuentren en el área de movimiento de un aeropuerto o hayan aterrizado;
- iv. Mantener una vigilancia continua en las diferentes regiones del país, según proyecto aprobado de zonificación;
- v. Presentar el informe de zona dentro de los cinco días laborables de la finalización de su designación.

c. Médico Evaluador Aeronáutico

- i. Evaluar periódicamente la competencia de los médicos examinadores designados

### **4. Período de la designación del personal**

La duración de un inspector como POI o PMI será determinada por el encargado de departamento correspondiente y estará sujeta a la eficiencia demostrada por el inspector para llevar a cabo las actividades asignadas.

## 5. Directrices de trabajo del personal designado

- a. Tanto el POI, PMI o personal designado para ejecutar esta Orden o parte de la misma, deberá referirse como primer recurso a la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, emitida el 22 de diciembre de 2006 y cuando corresponda, a la Ley 67-13 o la ley 29-18, que modifican algunos artículos de la Ley de Aviación Civil en República Dominicana.
- b. Cualquier personal técnico designado para ejecutar labores correspondientes a esta Orden, debe entender que la misma es sensitiva a la seguridad operacional de la aviación en República Dominicana, por lo cual, este personal utilizará como material primario de consulta, las normativas vigentes, tales como los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, Circulares, Órdenes y Manuales Técnicos.
- c. En algún momento el personal designado deberá referirse a la documentación internacional normativa de la OACI, por lo que debe asegurarse de que la versión del documento a utilizar sea la última aprobada.
- d. El personal designado y el personal administrativo relacionado a las tareas de esta Orden deben, en todo momento, mantener actualizado los procesos de vigilancia relacionados a esta Orden.
- e. Todo el personal designado para ejecutar tareas referentes o asociadas a esta Orden deberá utilizar los formularios vigentes y las ayudas de trabajo aprobadas por el Director General.
- f. Todas las tareas de vigilancia tienen su descripción en las Guías de Trabajo y los Manuales Guías del Inspector IDAC 1000, 1500, 2000, 3000, 3500. Este es el material de procedimientos estandarizados a seguir por el personal. Si uno o varios elementos de una tarea descrita en esta Orden no tuviese temas relacionados para estandarización de procedimientos, se deberá informar al personal gerencial relacionado a esta Orden, para que pueda ser descrito en una futura enmienda o elaboración de guías técnica que corresponda.

## 6. Comunicación POI, PMI con el operador u otras direcciones del IDAC

Todas las comunicaciones físicas o digitales que realicen los POI y PMI a los operadores u otras direcciones de área del IDAC, a lo externo de Normas de Vuelo, deberán seguir el procedimiento establecido en el departamento al que pertenezca. Cuando aplique, utilizar el formato o plantilla predeterminado en los procesos.

## SECCIÓN D. CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN DE INSPECCIONES

### 1. Programación de las inspecciones

- a. Las inspecciones han sido programadas siguiendo los criterios del Manual del Inspector, IDAC 1000, IDAC 2000, IDAC 3000 e IDAC 3500, considerando que las diferentes inspecciones de Base, Rampa, Ruta, etc., son parte de una “Auditoría Técnica” a cada una de las empresas, por lo que no deben ser consideradas en forma individual sino, por el contrario, deben ser analizadas dentro de un objetivo “macro”, que conduzca a cada operador a través de sus respectivos planes de acción, a solucionar todas las discrepancias y cumplir estrictamente con la legislación vigente.
- b. Los inspectores u otro personal designado para realizar las tareas de vigilancia contenidas en esta Orden deberán planificar el tiempo que van a utilizar de manera que, durante ese período, el personal asignado pueda cumplir de manera adecuada con todas las fases de la auditoría técnica, y lograr un minucioso seguimiento de las discrepancias.
- c. La corrección de discrepancias debe estar de acuerdo a lo establecido en los documentos normativos, de forma que puedan irse monitoreando a lo largo del año los avances de la Orden IDAC 6001 y la eficacia de las acciones tomadas.
- d. Las inspecciones de mercancías peligrosas serán planificadas de acuerdo al programa anual de inspección. Esta inspección puede ser coordinada dentro de una inspección de base, tanto por inspectores de operaciones, como de aeronavegabilidad, de manera que pueda ser más eficiente el uso del personal de la DNV para tal labor.

### 2. Fases de las inspecciones

#### a. Preparación

La preparación para todas las inspecciones no siempre es igual y dependerá del tipo de inspección a realizar. En sentido general, todas las inspecciones conllevan los siguientes pasos: una revisión preliminar del área a inspeccionar, si es necesario, realizar las coordinaciones correspondientes con los operadores/proveedores de servicios, preparación de los documentos de trabajo, realizar la inspección, preparar el informe de hallazgos/carta de discrepancias y finalmente dar seguimiento a las discrepancias encontradas.

Para las inspecciones de base, por la complejidad que involucra, se hace necesario cumplir los siguientes lineamientos generales:

- i. **Revisión Preliminar:** se debe efectuar una evaluación de los procedimientos del operador, médico o proveedor de servicios a auditar y los resultados de inspecciones anteriores, así como también los diversos reportes asociados al operador/proveedor de servicios. (Ej.: manual de política de mantenimiento, resultados de inspecciones anteriores, planes de acción, etc.).
- ii. **Planificación:** el POI / PMI y Médico Evaluador conjuntamente con otros inspectores o médicos según corresponda, comunicará al operador / MED / LAB, la realización de la inspección mediante un plan de inspección.

**El plan de inspección, entre otras cosas, deberá incluir:**

- A. Proveedor de servicios;
- B. Fecha de realización de la inspección (día, mes y año);
- C. Horario de la inspección;
- D. Persona responsable de la inspección por parte del operador/proveedor de servicios;
- E. Lugar de realización de la inspección;
- F. Objetivo de la inspección;
- G. Alcance de la inspección;
- H. Documentación de referencia;
- I. Identificación del inspector responsable;
- J. Identificación de los miembros del equipo de inspección;
- K. Documentación de referencia;
- L. Cronograma de trabajo.

iii. **Documentos de Trabajo**: sin constituir una limitación a la inspección, los documentos que deben ser utilizados son los siguientes:

- A. Formularios vigentes;
- B. Ley de Aviación Civil No. 491-06;
- C. Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, según corresponda;
- D. Procedimientos del manual guía del inspector según corresponda (IDAC 1000, 1500, 2000, 3000 y 3500);
- E. Otros.

**b. Ejecución**

i. **Notificación al Operador**: En relación a la inspección a la base principal del proveedor de servicios, se deberá notificar al proveedor de servicios sobre la inspección a realizar con una antelación de por lo menos quince (15) días calendarios. El plan de inspección deberá ser enviado al proveedor de servicios con una antelación de por lo menos siete (7) días calendarios.

ii. **Inicio**: la inspección será dirigida por el Inspector o Médico Evaluador líder, el cual, según la naturaleza de la misma, deberá:

- A. Presentar a los miembros del equipo;
- B. Recordar el alcance y objetivos;
- C. Determinar los canales de comunicación oficial;
- D. Confirmar la disponibilidad de las facilidades;
- E. Clarificar discrepancias de la inspección anterior.

iii. **Recolección de Observaciones**: los Inspectores y Médicos Evaluadores determinarán las observaciones a partir de:

- A. Entrevistas;
- B. Examen de documentación;
- C. Observación de actividades.

**IMPORTANTE:** Las “Observaciones” deben:

- Ser documentadas de forma clara y precisa;
  - Ser apoyadas en pruebas tangibles;
  - Identificar las “discrepancias” respecto a las exigencias específicas de la normativa.
- iv. **Reunión de Clausura:** el Inspector Médico Evaluador, responsable de la inspección, deberá presentar las “discrepancias y/u observaciones” de manera clara, asegurando la comprensión de las mismas por parte del operador.

### c. Informe

- i. **Preparación:** debe ser preciso, claro y completo. Se confeccionará bajo la dirección del Inspector o Médico Evaluador a cargo de la inspección y deberá contener:
- A. Fecha, operador, inspectores, detalle de la inspección, etc.;
  - B. Identificación de la documentación de referencia;
  - C. Lista de observaciones;
  - D. Lista de discrepancias;
  - E. Anexos de documentos (cuando sea aplicable);
  - F. Recomendaciones y conclusiones.
- ii. **Difusión:** el Inspector o Médico Evaluador a cargo de la inspección, tramitará el informe al encargado de su división, quien lo analizará y lo discutirá con los inspectores que intervinieron, conjuntamente con el POI y el PMI.
- iii. **Reunión posterior a la inspección:** en esta reunión interviene el personal que practicó la inspección, junto al encargado de la división y/o departamento cuando sea requerido y se realiza con el objetivo de poder determinar los avances del operador o MED / LAB en el cumplimiento de su plan de acción (en el caso de tener uno en ejecución), o determinará la necesidad de implementarlo.

Una vez unificados los criterios, se notificará al operador / MED / LAB de los resultados y se le exigirá que corrija las discrepancias o presente un plan de acción para el cierre de las mismas, que no exceda los tiempos recomendados en este documento, pudiendo ser este una revisión a un plan de acción que ya se esté implementando. Cada acción correctiva propuesta por el operador/proveedor de servicios deberá estar sustentada sobre la base de un análisis de causa raíz. El inspector o médico evaluador a cargo de la inspección no deberá aceptar ninguna acción propuesta si el operador no la ha sustentado con el debido análisis de causa raíz.

### d. Cierre

- i. **Seguimiento.** El operador / MED / LAB deberá determinar y proponer las acciones correctivas que considere pertinentes para eliminar las observaciones y/o discrepancias. El IDAC, mediante el encargado del departamento o división que corresponda y a partir de las recomendaciones del POI / PMI o Médico Evaluador, aceptará o propondrá modificaciones al plan de acción propuesto por la empresa y efectuará el seguimiento del mismo. Dicha decisión será remitida por escrito a la empresa en un plazo que no deberá exceder el tiempo que se considere necesario para subsanar dicha (s) discrepancia (s).

El tiempo para resolver cualquier observación, hallazgo o discrepancia en un operador, depende del factor tiempo Vs clasificación de riesgo de la actividad que desarrolle el mismo. Se puede utilizar el siguiente criterio:

Discrepancias menores	Discrepancias significativas	Discrepancias mayores
No mayor de 30 días	No mayor de 20 días o a juicio del Inspector	No mayor de 10 días o a juicio del Inspector

ii. **Registros.** El Inspector o Médico Evaluador a cargo de la inspección, se asegurará de conservar, en el registro físico (carpetas) y en el digital (sistema SIAGA), la siguiente información:

- A. Formularios utilizados durante la inspección;
- B. Notificación de discrepancias al operador / MED / LAB;
- C. Informe de los Inspectores, Supervisores o Médicos Evaluadores;
- D. Respuesta del operador / MED / LAB;
- E. Propuesta de plan de acción del operador / MED / LAB;
- F. Respuesta del IDAC a los operadores / MED / LAB, entre otros.

### 3. Seguimiento de las discrepancias y planes de acción del operador

- a. Dentro del Programa Anual de Inspecciones, las “Inspecciones de Base” tienen una importancia destacada, ya que a partir de sus resultados, se delinearán los planes de acción de las empresas. Es fundamental que para asegurar un adecuado seguimiento, se desarrollen el resto de las actividades (Inspección en Rampa, Ruta, etc.) dentro del mismo contexto y como un monitoreo de las acciones.
- b. De los avances observados, los POI/PMI determinarán la necesidad de incrementar las inspecciones de oportunidad, rampa, etc., las cuales nunca podrán tener una frecuencia menor a la establecida en este programa.
- c. Los encargados de los Departamentos Operaciones de Vuelo, Licencias al Personal Aeronáutico y Aeronavegabilidad, deberán monitorear periódicamente al POI / PMI o Médico Evaluador, para verificar los avances en el cumplimiento del Programa Anual de Inspección particular de cada operador.
- d. Los POI/PMI y médicos evaluadores son responsables del seguimiento al cierre de las discrepancias detectadas durante las inspecciones. El cierre de las discrepancias debe ser registrado en el sistema SIAGA.

**NOTA:** existen inspecciones que por su naturaleza no se realizan de forma programada. Entre ellas podemos mencionar:

- i. Inspecciones aleatorias de vigilancia de la seguridad operacional;
- ii. Vigilancia del mantenimiento de las condiciones aprobadas al momento del otorgamiento del Certificado de Homologación Acústica de las aeronaves;
- iii. Vigilancia de los procedimientos de abastecimiento de combustible de los operadores aéreos y de trabajos aéreos;
- iv. Operativos para detección de drogas, alcohol y sustancias controladas.

## SECCIÓN E: INFORMACIÓN DE CONTACTOS

### 1. Para información o sugerencias de modificación de procedimientos contactar a:

**Julio César Camarena Valera**

Encargado Departamento Operaciones de Vuelo

[jcamarena@idac.gov.do](mailto:jcamarena@idac.gov.do)

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2259

**Cristian Gómez González**

Encargado Departamento de Aeronavegabilidad

[cgomez@idac.gov.do](mailto:cgomez@idac.gov.do)

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2196

**Domingo Gustavo Rodríguez**

Encargado Departamento Gestión de Documentación y Formación Técnica

[droduiguez@idac.gov.do](mailto:droduiguez@idac.gov.do)

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2309

**Nelson A. Roa**

Encargado Departamento Licencias al Personal Aeronáutico

[nroa@idac.gov.do](mailto:nroa@idac.gov.do)

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2264

### 2. Para quejas o sugerencias de cualquier miembro de nuestro personal o cualquiera de nuestros procedimientos:

No dude en contactar a la Dirección de Transparencia y Atención Ciudadana (TAC) de nuestro Instituto cuya oficina principal está ubicada en:

Ave. México Esq. 30 de Marzo,  
Santo Domingo, D. N., República Dominicana.  
Teléfonos: 809 274-4322 ext. 3208  
Correo Electrónico: dtac@idac.gov.do