



RESOLUCIÓN NÚM. 040/2024

QUE APRUEBA LA ORDEN 6001 PROGRAMA ANUAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA EL AÑO 2025, ANEXA A LA PRESENTE RESOLUCIÓN.

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el ente público, especializado y técnico, creado mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada, dotado de personalidad jurídica, patrimonio propio y poder de reglamentación, que tiene entre sus funciones principales, el control y la supervisión de la aviación civil en todo el territorio dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente (RNC) núm. 430-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, página web <http://www.idac.gob.do>, debidamente representado por su Director General, señor **Igor D. Rodríguez Durán**.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que de conformidad con el literal h) del Artículo 26 de dicha Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), *“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 TERCERO: Que según lo establecido en los Artículos 34 y 39, literal b), de la referida Ley, *“El Director 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”, y “considerará, dentro de otros asuntos, como de interés público...la reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”*.

CONSIDERANDO CUARTO: Que así mismo la precitada Ley en su Artículo 50 dispone que, *“Excepto en situaciones de emergencia, todas las órdenes, reglas y reglamentos del Director General surtirán 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 órdenes, reglas y reglamentos”*.

CONSIDERANDO QUINTO: Que la Dirección de Normas de Vuelo (DNV) tiene como Misión la dirección y coordinación, actualización, aplicación, control y seguimiento de los procesos de reglamentación, certificación, y vigilancia de la normativa nacional en materia de aviación civil, para asegurar el cumplimiento con las leyes dominicanas y las regulaciones de los organismos internacionales, por parte de los operadores, las organizaciones y el personal aeronáutico. De igual forma la DNV está comprometida con garantizar que los estándares de seguridad bajo los cuales fueron certificados o aceptados nuestros operadores, operadores aéreos, escuelas, centros de entrenamiento, organizaciones de mantenimiento y proveedores de servicios médicos, sean iguales o superiores a como fueron certificados originalmente, así como su adherencia a la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana y sus modificaciones y a los diferentes tratados de Aviación Civil Internacional de los cuales la República Dominicana es signataria.

www



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA



INSTITUTO DOMINICANO
DE AVIACIÓN CIVIL

RESOLUCIÓN NÚM. 040/2024

QUE APRUEBA LA PRIMERA REVISIÓN DE LA ORDEN 6001 PROGRAMA ANUAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA EL AÑO 2025, ANEXA A LA PRESENTE RESOLUCIÓN.

CONSIDERANDO SEXTO: Que el Programa de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil establece la planificación anual de inspecciones, selección de personal designado, criterios de planificación de inspecciones e información de contactos, a fin de cumplir con los requerimientos del Programa y con las Normas y Métodos Recomendados (SARPS) de la OACI.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que el IDAC, particularmente por intermedio de la Dirección de Normas de Vuelo, tiene la responsabilidad y la autoridad para implementar, según corresponda, los requisitos de la OACI, en nombre del Estado dominicano.

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

VISTO: El Convenio de Aviación Civil Internacional, celebrado en Chicago en 1944.

VISTA: La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, G.O. núm. 10399, del veintiocho (28) de diciembre del año dos mil seis (2006), y sus modificaciones.

VISTO: Visto el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD).

VISTO: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 22), Reglas para el Desarrollo, Aprobación y Enmiendas de los RAD, Manuales y otros Documentos Técnicos.

VISTO: El Oficio DNV/958/24, de fecha 18 de noviembre de 2024, de la Dirección de Normas de Vuelo (DNV), donde se solicita la aprobación de la revisión de la *ORDEN IDAC-6001-2025 Programa Anual de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil*.

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,

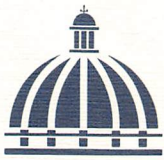
RESUELVE:

PRIMERO: APROBAR, la **ORDEN 6001 Programa Anual de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación Civil para el año 2025**, anexa a la presente Resolución.

SEGUNDO: INSTRUIR, a la Dirección de Normas de Vuelo (DNV) a dar cumplimiento al Programa de Vigilancia de referencia, de fecha 11 de noviembre de 2024.

TERCERO: DISPONER, que la presente Resolución sea de efectivo cumplimiento a partir de su firma y distribución a las direcciones y dependencias de áreas correspondientes, así como su publicación en la página web del IDAC, www.idac.gob.do, y su posterior remisión al Proceso SIG-001, "Información Documentada" del Sistema Integrado Automatizado de Gestión Aeronáutica (SIAGA).

I WAW



GOBIERNO DE LA
REPÚBLICA DOMINICANA



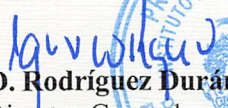
INSTITUTO DOMINICANO
DE AVIACIÓN CIVIL

RESOLUCIÓN NÚM. 040/2024

QUE APRUEBA LA PRIMERA REVISIÓN DE LA ORDEN 6001 PROGRAMA ANUAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL PARA EL AÑO 2025, ANEXA A LA PRESENTE RESOLUCIÓN.

CUARTO: INSTRUIR, a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a la Dirección de Normas de Vuelo (DNV) y a la Dirección Administrativa.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los veintisiete (27) días del mes de diciembre del año dos mil veinticuatro (2024).


Igor D. Rodríguez Durán
Director General



IRD/YMPP/trm



INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL

REPÚBLICA DOMINICANA

ORDEN
IDAC 6001

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

Año 2025

Dirección de Normas de Vuelo

Original

11/11/2024

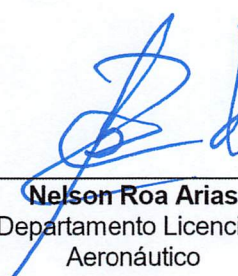
Preparado por:



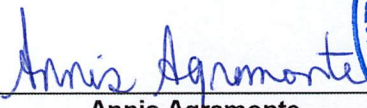
Rodolfo Victoria de León
Encargado Departamento Operaciones de Vuelo



Edgar Soto Almonte
Encargado Departamento de Aeronavegabilidad

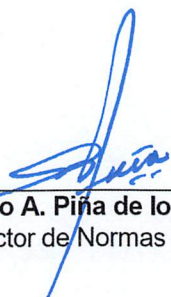


Nelson Roa Arias
Encargado Departamento Licencias al Personal Aeronáutico



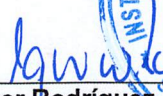
Annis Agramonte
Encargado Departamento Gestión de Documentación y Formación Técnica

Revisado por:



Pedro A. Piña de los Santos
Director de Normas de Vuelo

Aprobado por:



Igor Rodríguez Durán
Director General
Instituto Dominicano de Aviación Civil

CONTROL DE REVISIONES

REV. NO	FECHA	PÁGINAS AFECTADAS	FIRMA
Original	11/11/2024	-Todas-	PAP

PÁGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO

Tabla de Contenido

SECCIÓN A. GENERALIDADES.....	2
1. Objetivo	2
2. Responsabilidad	3
3. Antecedentes	3
4. Definiciones	4
5. Elaboración.....	4
6. Revisión y Modificación	5
7. Divulgación	5
8. Acceso y consulta	6
9. Documentación relacionada	6
SECCIÓN B. PLANIFICACIÓN ANUAL DE INSPECCIONES.....	7
1. Clasificación de los operadores/proveedores de servicios	7
2. Establecimiento del programa de vigilancia basada en riesgos.....	7
3. Contenido del programa de vigilancia	7
4. Aplicabilidad de las inspecciones.....	10
5. Frecuencia de las inspecciones.....	11
6. Alcance de las actividades y metodología	12
7. Fases de las inspecciones	12
8. Seguimiento de las discrepancias y planes de acción del operador.....	15
9. Razones por las cuales el plan de vigilancia podría verse afectado con incremento en número de las inspecciones	17
10. Programa de instrucción de la tripulación de vuelo.....	18
11. Sistema de gestión de la seguridad operacional	18
12. Ejercicio y registro de las actividades de vigilancia.....	19
SECCIÓN C. SELECCIÓN PERSONAL DESIGNADO	21
1. Introducción	21
2. Designación del personal.....	21
3. Objetivos generales de la designación del inspector y del médico evaluador aeronáutico	22
4. Período de la designación del personal.....	22
5. Directrices de trabajo del personal designado	22
6. Comunicación POI, PMI con el operador u otras direcciones del IDAC	23
SECCIÓN D: INFORMACIÓN DE CONTACTOS	24
1. Para información o sugerencias de modificación de procedimientos contactar a.....	24
2. Para quejas, sugerencias de cualquier miembro de nuestro personal o cualquiera de nuestros procedimientos.....	24

SECCIÓN A. GENERALIDADES

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 proporcionar una evaluación integral basado en inspecciones de las competencias continuas de los operadores, operadores aéreos nacionales, extranjeros, operadores de trabajo aéreo, escuelas sector aeronáutico, centros de entrenamiento, organizaciones de mantenimiento aprobadas y/o aceptadas, proveedores de servicios médicos, o proveedores de servicios, y certificados médicos emitidos como la adherencia a la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06 y sus modificaciones.

Durante el proceso de certificación, el IDAC habrá determinado los métodos, sistemas o procedimientos que el Proveedor de servicios prevé emplear para garantizar el cumplimiento de los reglamentos aplicables, el AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones y las operaciones y MCM de los operadores, operadores aéreos, escuelas, centros de entrenamiento, organizaciones de mantenimiento aprobadas y/o aceptadas y proveedores de servicios médicos.

Uno de los principales objetivos de este programa de vigilancia consiste en confirmar que se siguen dichos métodos, sistemas o procedimientos y que estos son eficaces para demostrar el cumplimiento y la consecución de los objetivos de seguridad operacional por parte del proveedor de servicios.

Esta Orden provee información y guía en cuanto a los lineamientos generales por los cuales la Dirección de Normas de Vuelo del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) cumplirá la programación anual de vigilancia del año correspondiente, siguiendo las recomendaciones contenidas en los documentos de la OACI y la implementación oportuna del elemento crítico No. CE-7 de los ocho (8) elementos críticos señalados. Con el fin de desarrollar y ejecutar la planificación de la vigilancia de la cual serán objetos de auditorías, inspecciones, pruebas y análisis de eventos de seguridad operacional, según corresponda, todos los proveedores de servicios y certificados médicos certificados o autorizados por el IDAC, locales y extranjeros, de conformidad con la ley de aviación civil de República Dominicana (Ley No.491-06); los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos; y los procedimientos establecidos en la normativa legal vigente para tales fines.

Esta Orden IDAC 6001 debe:

- a) determinar que el proveedor de servicios ha efectuado, y es probable que continúe efectuando, las operaciones conforme a métodos correctos de operación, a las especificaciones relativas a las operaciones del AOC, a los manuales de operaciones y MCM y a los reglamentos y normas pertinentes de operación;
- b) garantizar que se pongan en práctica todas las modificaciones a los reglamentos y normas de operación aplicables o a las enmiendas al AOC o las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones u otras mejoras de los procedimientos operativos y que estas se reflejen debidamente en enmiendas al manual de operaciones o al MCM;
- c) mantener informado al Director General de la competencia de los proveedores de servicio, de los métodos de operación que practica y de sus antecedentes en materia de cumplimiento;

d) proveer al Director General la oportunidad de aprobar modificaciones en las normas o la política del IDAC, si las actividades de vigilancia indican que dicha acción permitirá mejorar el nivel de seguridad operacional en general; y

e) establecer si procede mantener, someter a otras restricciones de operación, modificar, suspender o revocar los privilegios de un AOC y las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones de que goza un proveedor de servicios en particular.

2. Responsabilidad

La aprobación y asignación de fondos para la ejecución de esta orden es responsabilidad del Director General del IDAC y la ejecución de las actividades del programa correspondiente a los departamentos que componen 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 formación constante de los inspectores respecto a las operaciones de los distintos proveedores de servicios.

Los POI y PMI deberán realizar un informe previo al último trimestre del año, en donde se reflejen las debilidades encontradas en el desarrollo del plan de vigilancia, para que los Departamentos puedan realizar en orden de prioridades, las actividades de vigilancia del año siguiente.

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 (CE-7) Obligaciones de Vigilancia. Las obligaciones de vigilancia, de acuerdo con el 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.

Esta Orden representa un elemento vital para lograr la superación exitosa de las auditorías USOAP, IASA, EASA, entre otras.

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.

Para los fines de esta orden, las siguientes definiciones aplican:

- a) Auditorías;
- b) Inspecciones;
- c) Pruebas;
- d) Análisis de eventos de seguridad operacional; y
- e) Operadores de trabajo aéreo.

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 o médico;
- 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 del cumplimiento de los proveedores de servicios médicos para recomendaciones de la cancelación, suspensión o renovación de sus certificados de designación.
- i) 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; y
- j) 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 consensuado el borrador de la Orden IDAC 6001 es presentado por los encargados en formato digital al Director de la DNV, quien enviará dicha Orden en formato digital a la División Documentos Técnicos para su 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 de la 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 modificación en la cantidad 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 cuatrimestralmente usarán los resultados arrojados por los procesos de vigilancia para recomendar la modificación o cambios necesarios, a fin de actualizar y mejorar dicha planificación. Producto de la asignación estratégica de recursos operacionales, muchas naciones están migrando su vigilancia a un modelo estratégico, basado en Riesgos; dicho acercamiento, permitirá al IDAC establecer una vigilancia focalizada en aquellas actividades que muestren niveles de cumplimientos por debajo de la media aceptada, establecida por el IDAC en su modelo, según la Vigilancia Basada en Riesgos (RBS) por sus siglas en inglés.

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 diferentes departamentos que componen la Dirección de Normas de Vuelo y su contenido puede ser divulgado a otros miembros de la comunidad aeronáutica, salvo disposición legal que estipule lo contrario. Cualquier persona interesada puede adquirirla mediante los medios establecidos por el Estado, para el libre acceso a la información pública.
- 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 que esta Orden busca concretizar.

8. Acceso y consulta

En la página Web del IDAC: www.idac.gob.do. Este documento está a la disposición (en su última versión), al público en general y de cualquier interesado en conocer la forma como la Dirección de Normas de Vuelo ejecutan las inspecciones programadas a la vigilancia de la seguridad operacional de la aviación civil y comercial, local y extranjera en la República Dominicana.

9. Documentación relacionada

- a. Ley No. 491-06 de Aviación Civil.
- b. Ley No. 67-13 mediante la cual se modifican varios artículos de la Ley No. 491-06 sobre Aviación Civil.
- c. Ley No. 29-18 mediante la cual se modifica el artículo 119 de la Ley 491-06.
- d. Ley 17-24 mediante la cual se modifican varios artículos de la Ley No. 491-06 sobre Aviación Civil.
- e. Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD).
- f. Manuales del Inspector de Operaciones IDAC-1000 e IDAC-1500.
- g. Manual del Inspector de Aeronavegabilidad, IDAC-2000.
- h. Manuales del Departamento Licencias al Personal Aeronáutico, IDAC-3000 e IDAC-3500.
- i. Documento OACI 8335 "Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones".
- j. 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".
- k. Documento OACI 9859 "Manual de la Gestión de la Seguridad Operacional".
- l. Anexo 19 "Gestión de la Seguridad Operacional".

SECCIÓN 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 segmentado con base en los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD) vigentes aplicables, bajo los cuales fueron certificados los operadores, operadores aéreos 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, RAD 142;
 - viii. Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, RAD 145;
 - ix. Escuelas para Técnico de Mantenimiento Aeronáutico, RAD 147; y
 - x. Proveedores de Servicios Médicos, RAD 67.

2. Establecimiento del programa de vigilancia basada en riesgos

Reservado

3. Contenido del programa de vigilancia

El programa de vigilancia incluye los siguientes elementos: (OACI doc. 8335 IV-2-2-2.3.1)

a. Actividades de vigilancia

(Auditorías, inspecciones, pruebas, análisis de eventos de seguridad operacional);

- i. **Inspección de Base:** Verificar que el operador mantiene en su base principal los mismos estándares demostrados al momento de la certificación.
- ii. **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.
- iii. **Inspección a las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA):** Verificar que el operador cuente con las facilidades de mantenimiento apropiadas en las estaciones o escalas donde opera en forma programada. Esta inspección es un complemento de la Inspección de Base.
- iv. **Inspección al centro de despacho y control operacional:** Verificar que el operador mantiene en su centro de despacho aprobado, los mismos estándares demostrados al momento de la certificación.

- v. **Inspección del Centro de Control de Mantenimiento:** Monitorear y garantizar la aeronavegabilidad de la aeronave durante las operaciones, supervisar el estado de aeronavegabilidad antes de cada vuelo, controlar las horas y ciclos de vuelo, verificar la adecuada coordinación de las actividades en tierra, y comprobar en tiempo real el estatus operativo de las aeronaves.
- vi. **Inspección en RAMPA:** Este tipo de inspección tiene como objetivo verificar que el operador cumpla de manera efectiva con las regulaciones y sus procedimientos operacionales. Se lleva a cabo seleccionando de forma aleatoria una aeronave durante sus operaciones en la rampa, con el fin de evaluar su estado en tiempo real. Durante la inspección en rampa, se revisan aspectos clave como la condición física de la aeronave, el cumplimiento de los procedimientos de seguridad por parte de la tripulación, la correcta ejecución de las tareas de mantenimiento en tierra, y la documentación técnica requerida, incluyendo todos los certificados que deben estar a bordo, de aeronavegabilidad y mantenimiento.

Asimismo, se supervisa que los miembros de la tripulación cuenten con sus licencias y certificados médicos vigentes y cumplan con los requisitos establecidos para operar la aeronave de manera segura. Esta inspección es una herramienta crítica para detectar posibles deficiencias que no se hayan evidenciado en otras inspecciones programadas y permite una evaluación directa de la operación bajo condiciones normales de trabajo.
- vii. **Inspección en RUTA:** Verificar que el operador cumpla con las regulaciones y sus procedimientos durante la operación en vuelo, seleccionando una ruta aprobada al operador 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.
- viii. **Inspección de SONDEO:** Esta inspección es realizada por el Departamento de 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.
- ix. **Auditoría:** A medida que la organización avanza y desarrolla un SMS más maduro apoyado por datos e información de seguridad operacional valiosos, la auditoría se concentrará mucho más en el resultado de los procesos del SMS y en la observación del desempeño del Proveedor de servicios en materia de seguridad operacional.
- x. **Inspección de pruebas para detectar el USO Y ABUSO DE ALCOHOL, DROGAS Y SUSTANCIAS CONTROLADAS:** Las inspecciones serán planificadas por los Departamentos de Aeronavegabilidad y Operaciones de Vuelo acompañados por un personal médico de la División de Medicina Aeronáutica, dichas inspecciones serán ejecutadas in situ. Se realizará un aproximado de 50 pruebas de alcohol y 50 pruebas de Drogas durante el año de ejecución de la Orden IDAC 6001. Dichas pruebas serán realizadas en lo posible de la siguiente forma: 75% a personal de Aviación General y Trabajos Aéreos, 25% a personal que preste servicios a operadores aéreos o a criterio de los encargados de los Departamentos de la DNV.
- xi. **Inspección de MED:** Este tipo de inspección tiene como objetivo auditar a los Médicos Examinadores Designados (MED), en 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.

xii. 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, valorando el mantenimiento de sus equipos, verificando su adecuado calibre y el cumplimiento de los estándares de calidad de las instalaciones.

xiii. 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 sin riesgo de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, mantienen su adherencia a los procedimientos aprobados para realizar este tipo de esta actividad, de manera que cumplan con las regulaciones nacionales e internacionales vigentes para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas.

NOTA: *Los registros de las inspecciones de Mercancías Peligrosas, reposarán en las carpetas de Vigilancia del Departamento Operaciones de Vuelo y los registros de las pruebas de alcohol y drogas, reposarán en la División Medicina Aeronáutica.*

xiv. OPORTUNIDAD de Inspección: Verificar, sin previo aviso, que el proveedor de servicios cumple con las regulaciones y procedimientos establecidos. Esta actividad abarca la ejecución de cualquier tipo de inspección previamente mencionada, como inspecciones de rampa, ruta, base, entre otras, que puedan ser realizadas cuando surja la oportunidad o a criterio de los inspectores principales y/o el personal de zonificación. En este tipo de inspección, también se supervisa la validez de las licencias y los certificados médicos. Además, estas inspecciones pueden enfocarse en los siguientes aspectos:

- Maletín de Vuelo Electrónico EFB;
- Simuladores de Vuelo;
- Adherencia al plan de capacitación aprobado, RAD 147;
- Control Operacional;
- Registros de Vuelo / Despacho y Liberación de Vuelo;
- Operaciones PBN/ RVSM;
- Inspección del MEL;
- Inspección de PAC;

Visitas Periódicas

Las visitas periódicas son actividades de vigilancia continua desarrollada por los Inspectores Principales de Operaciones (POI) y los Inspectores Principales de Mantenimiento (PMI) en las distintas organizaciones bajo su responsabilidad mediante visitas periódicas. Estos inspectores mantendrán a sus supervisores informados sobre la condición operativa de las empresas.

Esta actividad realizada por los inspectores no pretende sustituir ni reemplazar el plan de vigilancia general, sino que busca orientar y garantizar que el operador mantenga el cumplimiento y apego a los estándares de seguridad en el día a día de sus operaciones. Así, la institución asegura un control continuo y efectivo sobre el desempeño operacional de cada empresa. Tomando data de primera mano sobre el desenvolvimiento diario de las operaciones.

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. Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, RAD 145;
- iv. Escuelas para Formación de Pilotos, RAD 141;
- v. Centros de Entrenamiento, RAD 142; y
- vi. Escuelas para Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves, RAD 147.

b. Inspección de OMA:

- i. RAD 135 y RAD 121

c. Inspección del Centro de Control de Mantenimiento:

- i. RAD 121 y RAD 135 (según aplique)

d. Inspección en **RAMPA**

- i. Operadores Aéreos, RAD 121 y RAD 135;
- ii. Operadores Aéreos Extranjeros, RAD 129; y
- iii. Aviación General, RAD 91, RAD 137 y RAD 141.

e. Inspección al centro de despacho y control operacional:

- i. RAD 121

f. Inspección en **RUTA**

- i. Operadores Aéreos, RAD 121; y
- ii. Operadores Aéreos, RAD 135 (con aeronaves de capacidad de 10 asientos de pasajeros o más).

g. Inspección de **SONDEO**

- i. Operadores Aéreos, RAD 121 y RAD 135;
- ii. Operadores de Trabajos Aéreos, RAD 137; y
- iii. Escuelas de Mantenimiento, RAD 147.

h. Inspección **MED**

- i. Médicos Examinadores Designados.

i. Inspección **Laboratorios Clínicos Autorizados**.

- i. Laboratorios Clínicos Autorizados.

j. Inspección de **MERCANCÍAS PELIGROSAS**

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

k. Zonificación

- i. Operadores Aéreos, RAD 91, RAD 121 y RAD 135;
- ii. Operadores Aéreos Extranjeros, RAD 129;
- iii. Operadores de Trabajos Aéreos, RAD 137;
- iv. Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas, RAD 145;
- v. Escuelas para Formación de Pilotos, RAD 141;
- vi. Centros de Entrenamiento, RAD 142; y
- vii. Escuelas para Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves, RAD 147.

5. Frecuencia de las inspecciones:

- a. Todas las actividades de vigilancia de la seguridad operacional de los inspectores de la DNV 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. Los encargados tienen la autoridad, bajo legítimas sospechas, de programar inspecciones adicionales en el sistema, conocidas como inspecciones no programadas. Estas inspecciones tendrán la misma fuerza ejecutoria que las inspecciones programadas y deberán ejecutarse con el mismo rigor. Los resultados obtenidos de dichas inspecciones impactarán de igual manera en el plan de vigilancia y serán considerados para ajustar y fortalecer las futuras estrategias de supervisión y control.
- c. La frecuencia y cantidades de inspecciones por operadores de acuerdo con el RAD bajo el cual fueron certificados, se encuentran en el Anexo de esta Orden IDAC 6001-2025. (Esto no excluye otras inspecciones aleatorias). Estas frecuencias podrían ser modificadas en números si algún accidente o incidente o razones de causas legítimas pudieran poner en riesgo la seguridad operacional.
- d. En cuanto a los proveedores de servicios médicos, las frecuencias están especificadas en el Anexo de esta Orden, en la segunda parte del Anexo B (punto 2 tabla a) y b). No excluyen otras inspecciones aleatorias.

- e. La supervisión se debe ejercer de modo permanente, en fechas o a intervalos determinados. Deberán evaluarse los aspectos 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. Se estima un aumento de 20% de inspecciones aleatorias o de oportunidad sobre el total de las planificadas durante el año.

6. Alcance de las actividades y metodología

a. Programación de las inspecciones

- i) Las inspecciones han sido programadas siguiendo los criterios del Manual del Inspector, IDAC 1000, IDAC 1500, 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.
- ii) Las inspecciones a los proveedores de servicios médicos han sido programadas acorde al alcance determinado en la evaluación de riesgos tomando en cuenta las sucursales con equipos de procesamiento de muestras, zonas geográficas donde hay aeromédico, operaciones aéreas y certificación de calidad.
- iii) 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.
- iv) 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.
- v) Las inspecciones de mercancías peligrosas serán planificadas de acuerdo al programa anual de inspección. Esta puede ser coordinada dentro de una inspección de base, por inspectores de operaciones, de manera que pueda ser más eficiente el uso del personal de la DNV para tal labor.

7. 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, operadores aéreos/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.

Los Elementos constitutivos de las inspecciones, entre otras cosas, deberán incluir:

- A. Notificación al 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; y
 - K. 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, y sus modificaciones;
 - C. Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos, según corresponda;
 - D. Circulares de Asesoramiento vigentes;
 - E. Procedimientos del manual guía del inspector según corresponda (IDAC 1000, 1500, 2000, 3000 y 3500); y
 - F. Otros.

b. Ejecución

- i. **Notificación al Operador:** En relación con 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 siete (7) días calendarios.
- ii. **Inicio:** La inspección será dirigida por el Inspector Principal, Médico Evaluador líder o un delegado por estos; el cual, según la naturaleza de esta, 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; y
- 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; y
- C. Observación de actividades.

IMPORTANTE: Las “Observaciones” deben:

- Ser documentadas de forma clara y precisa;
- Ser apoyadas en pruebas tangibles; y
- Identificar las “discrepancias” respecto a las exigencias específicas de la normativa.

iv. **Reunión de Clausura:** El Inspector Principal, Médico Evaluador líder o un delegado por estos, 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 Principal, Médico Evaluador líder o un delegado por estos 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); y
- F. Recomendaciones y conclusiones.

ii. **Difusión:** El Inspector Principal, Médico Evaluador líder o un delegado por estos, 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 / 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 la carta de notificación de discrepancias, 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. El inspector o médico evaluador a cargo de la inspección no deberá aceptar ninguna acción propuesta si el operador no la ha sustentado.

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 POI/ PMI o Médico Evaluador, aceptarán, concederán prórrogas o propondrán modificaciones al plan de acción propuesto por la empresa, MED/LAB y efectuará el seguimiento del mismo. Dicha decisión será remitida por escrito a la empresa en un plazo que no deberá exceder 10 días laborables para subsanar dicha (s) discrepancia (s).
- 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; y
 - G. Entre otros registros que apliquen.

8. 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.
- 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 adicionales para detección de drogas, alcohol y sustancias controladas.*

Las actividades de vigilancia deben cumplirse en forma continua y deben planificarse y llevarse a cabo en fechas o a intervalos específicos, o bien realizarse en conjunto con la renovación de un AOC, en su caso. Independientemente del método que se emplee, deben evaluarse todos los aspectos significativos

de los procedimientos y métodos del proveedor de servicios, y deben realizarse actividades de vigilancia adecuadas, acordes a la escala y complejidad de las actividades del proveedor de servicios, al menos una vez cada 12 meses (OACI Doc. 8335 IV-2-2-2.3.2).

Las actividades de vigilancia deben incluir auditorías e inspecciones de las siguientes áreas, no limitándose solo a estas: (OACI Doc. 8335 IV-2-2-2.3.3).

- sede principal;
- instalaciones de la estación;
- aeródromo (o helipuerto);
- plataforma;
- instrucción de la tripulación; y
- en vuelo (puesto de pilotaje y cabina cuando el Proveedor de servicios cuenta con aprobación para el transporte de personas).

Las áreas a cubrir en las actividades de vigilancia dependerán de la complejidad de la empresa en cuestión. Aunque los siguientes puntos son guías, no deben considerarse limitativos. Estas áreas deben ser similares a las examinadas durante el proceso de certificación original e incluir cualquier autorización adicional otorgada. Como mínimo, se debe realizar una nueva evaluación de las operaciones, siguiendo los lineamientos establecidos en el Doc. 8335 IV-2-3-2.3.4 de OACI.

- a) la organización del proveedor de servicios;
- b) su sistema de gestión de la seguridad operacional, incluida la observación de datos de vuelo, de ser aplicable;
- c) instalaciones;
- d) equipo;
- e) mantenimiento del material volante;
- f) control y supervisión de las operaciones;
- g) limitaciones de vuelo y horas de servicio;
- h) mantenimiento de normas relativas a las tripulaciones de vuelo y cabina;
- i) uso de la MEL;
- j) procedimientos de seguridad aplicables al público pasajero y a la carga;
- k) procedimientos de mercancías peligrosas;
- l) precauciones de seguridad de la aviación;
- m) registros de operaciones y del personal;
- n) programas de formación;
- o) manuales del proveedor de servicios;
- p) rentabilidad; y
- q) observancia de las disposiciones del AOC, las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones y los reglamentos y normas operacionales en vigor.

Durante los primeros meses de explotación de una nueva empresa, la DNV debe planificar y llevar a cabo actividades de vigilancia con especial foco en el uso adecuado de los procedimientos, las instalaciones, los equipos, el control operativo y el sistema de gestión de la seguridad operacional del proveedor de servicios (OACI Doc. 8335 IV-2-3-2.3.5).

Durante todas las fases del programa de vigilancia, los niveles de capacidad y competencia deben ser iguales o superiores a los requeridos al momento de la certificación original del proveedor de servicios. En última instancia, el Estado debe evaluar la eficacia del proveedor de servicios para mantener o mejorar permanentemente su gestión de riesgos de seguridad operacional, lo que contribuye al rendimiento general en materia de seguridad operacional a nivel del Estado (OACI Doc. 8335 IV-2-3-2.3.6).

Muchos titulares de AOC, en especial los que obtuvieron su certificación por primera vez, hacen mayor uso de la tercerización para reducir costos y seguir siendo competitivos. Otra práctica común es el uso de una mezcla de flota de aeronaves variada. Los titulares de AOC que utilizan una variedad de tipos de aeronaves, o una mezcla de modelos del mismo tipo, tienen una explotación mucho más compleja que los que utilizan un solo tipo y modelo de flota (OACI Doc. 8335 IV-2-3-2.3.7).

Tras la certificación, estas prácticas aumentan la complejidad de las tareas de gestión de las operaciones por parte del proveedor de servicios aéreos, así como la instrucción y el mantenimiento del transportista aéreo y sus contratistas. La vigilancia de un proveedor de servicios aéreos recién certificado suele ser más difícil debido a los numerosos cambios que suelen producirse durante los primeros años de explotación. Esta dificultad se agrava cuando estos cambios se producen junto con un rápido crecimiento (OACI Doc. 8335 IV-2-4-2.3.7).

9. Razones por las cuales el plan de vigilancia podría verse afectado con incremento en número de las inspecciones.

Como parte del programa de vigilancia, la DNV debe examinar cuidadosamente toda circunstancia que pueda revelar un deterioro importante de la situación financiera del proveedor de servicios. Algunos ejemplos de tendencias que pueden indicar problemas en la situación financiera de un nuevo proveedor de servicios (ICAO Doc. 8335 IV-2-4-2.4.1) son:

- a) despidos o rotaciones importantes de personal;
- b) retrasos en el pago de los sueldos;
- c) menos exigencias en las normas de seguridad de los vuelos;
- d) normas menos estrictas de instrucción;
- e) retiro del crédito por parte de los proveedores;
- f) insuficiente mantenimiento del material volante;
- g) escasez de suministros y piezas de recambio;
- h) reducción o menor frecuencia de los vuelos de pago; y
- i) venta o devolución de aeronaves u otros elementos de equipo importantes.

Cuando se observan dificultades financieras, la DNV debe intensificar la supervisión técnica de las operaciones con especial énfasis en mantener las normas de seguridad operacional. Este asunto también debe ser referido al Director General del IDAC para que éste tome las medidas que juzgue necesarias, como una auditoría financiera (OACI Doc. 8335 IV-2-4-2.4.2).

10. Programa de instrucción de la tripulación de vuelo

a. Durante las actividades de vigilancia, debería también examinarse minuciosamente el programa de instrucción de la tripulación de vuelo, para cerciorarse de que se mantiene el nivel de formación demostrado cuando se aprobó inicialmente el programa. Si hay motivos para creer que la instrucción ofrecida no permite alcanzar los objetivos deseados o que ha provocado gran número de fracasos en diversas pruebas o exámenes, la DNV debe cerciorarse de que el proveedor de servicios revise el programa de instrucción, con el objetivo de que los alumnos puedan alcanzar el nivel de competencia necesario. (OACI Doc. 8335 IV-2-5-2.6.1)

b. Si la DNV ha aprobado a la tripulación de vuelo propuesta por un proveedor de servicios como examinadores designados, debe observarse y evaluarse su actuación en el marco del programa de vigilancia de examinadores designados de la DNV. La tripulación de vuelo aprobada como examinadores designados debe poder demostrar de manera satisfactoria que posee la competencia apropiada para evaluar el desempeño de otros miembros de la tripulación de vuelo. La aptitud e integridad personal de la tripulación de vuelo aprobada como examinadores designados deben ser ejemplares y no debe haber ninguna duda acerca de que conocen los requisitos de las normas de cumplimiento exigidos a la tripulación de vuelo que se está examinando. 2.6.3 Se requiere un proceso similar pero menos exhaustivo para la vigilancia de la tripulación de vuelo asignada por el proveedor de servicios para verificar actividades no relacionadas con la emisión o modificación de una licencia o habilitación, como verificaciones de rutas, etc. (ICAO Doc. 8335 IV-2-5-2.6.2)

11. Sistema de gestión de la seguridad operacional

A medida que la organización avanza y desarrolla un SMS más maduro apoyado por datos e información de seguridad operacional valiosos, la vigilancia se concentrará mucho más en el resultado de los procesos del SMS y en la observación del desempeño del proveedor de servicios en materia de seguridad operacional. Durante la vigilancia del SMS de un proveedor de servicios, deben verificarse los siguientes elementos: (OACI Doc. 8335 IV-2-5-2.7.1)

- a) la eficacia de la identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional por parte del proveedor de servicios;
- b) cuando corresponda, la madurez del sistema de gestión de datos de vuelo, que brindará información útil sobre los riesgos de seguridad operacional en los que se debe prestar mayor atención para mejorar el rendimiento de la organización en este campo (como salidas de pista o aproximaciones inestables);
- c) el funcionamiento de los comités de seguridad operacional, así como la revisión de las reuniones del consejo de revisión de seguridad operacional, como por ejemplo la información de seguridad operacional sometida a consideración en estas reuniones y la naturaleza del debate mantenido en ellas, decisiones de seguridad operacional documentadas y pertinencia, y seguimiento de acciones de seguridad operacional;
- d) consideración de los objetivos o elementos de seguridad operacional del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional (PENSO), cuando sea relevante para establecer objetivos e indicadores a

proveedor de servicios; consideración de los elementos pertinentes de la revisión anual de seguridad operacional, cuando el Estado la publique;

e) la capacidad del proveedor de servicios para progresar con respecto a los resultados esperados, proporcionando garantías a la autoridad competente de que la organización cuenta con medidas y procesos continuos y aceptables para lograr un mejor rendimiento y una mejora continua en materia de seguridad operacional;

f) el funcionamiento del sistema de notificación voluntario interno relativo a temas de seguridad operacional, la evaluación de la cultura de notificación en este campo y el análisis de eventos notificados, que podría ayudar a identificar mejor los peligros de seguridad operacional y revisar la evaluación de riesgos de seguridad operacional (probabilidad y gravedad), perfeccionar los objetivos de seguridad operacional, fomentar las necesidades de comunicación en materia de seguridad operacional relativas a información crítica para la seguridad operacional y adaptar las necesidades de instrucción a las áreas de mayor preocupación, más allá del programa de instrucción reglamentario, prescriptivo y obligatorio;

g) comprensión de la cultura de seguridad operacional de la organización; e

h) identificación de áreas de mejora.

La gestión de cambios por parte de la organización también es parte de las actividades de vigilancia, dado que es un indicador importante de la madurez de la organización para gestionar los cambios y evaluar sus posibles repercusiones en la seguridad operacional.

12. Ejercicio y registro de las actividades de vigilancia

a. Los Inspectores encargados de las actividades de vigilancia deben ejecutarlas cuidadosamente y exigir que el proveedor de servicios demuestre de manera convincente que sus operaciones se atienen al AOC y a las correspondientes especificaciones relativas a las operaciones, a los manuales del proveedor de servicios y a los reglamentos pertinentes de aviación civil(OACI oc. 8335 IV-2-6-8.1).

b. La DNV debe registrar todas las actividades de vigilancia, para poder responder a cualquier pregunta que pueda surgir respecto de la base fáctica de las recomendaciones del Inspector (OACI Doc. 8335 IV-2-6-2.8.2).

c. Los informes sobre las actividades de vigilancia deben indicar si el sistema y los procedimientos de vigilancia de la seguridad operacional seguidos por la DNV son eficaces para determinar el nivel de competencia del proveedor de servicios, sus antecedentes en materia de observancia de las disposiciones y la idoneidad de su empresa(OACI Doc. 8335 IV-2-6-2.8.3).

d. Todo informe sobre las actividades de vigilancia relacionadas con un SMS debe abordar en especial la dimensión de la gestión proactiva de riesgos de seguridad operacional y el rendimiento de la organización en términos de seguridad operacional (OACI Doc. 8335 IV-2-6-2.8.4).

e. El informe debe documentar las áreas que aún deben mejorar (por ejemplo, controles de riesgos de seguridad operacional ineficaces, riesgos nuevos o emergentes a considerar, procesos no aconsejables, oportunidades de mejora, etc.). Esta evaluación también puede cubrir los objetivos de seguridad operacional de la organización y su grado de cumplimiento, así como su relación con los objetivos del Estado a través de los respectivos SSP y NASP, y puede proporcionar aclaraciones respecto de cualquier constatación que requiera una o más acciones específicas, inclusive calendarios. Las constataciones reflejarán el grado de urgencia para alcanzar los objetivos de seguridad operacional o impulsar a la organización individual hacia un logro más rápido y mejor o hacia la mejora continua (OACI Doc. 8335 IV-2-6-2.8.4).

SECCIÓN C. SELECCIÓN PERSONAL DESIGNADO

1. Introducción

Tanto la designación de Inspector Operativo (OPS /AIR) o equipo de vigilancia 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, es una estrategia de trabajo para lograr una mejor cobertura de la actividad aeronáutica en el interior y en los distintos aeropuertos internacionales, sin olvidar, a las otras actividades aeronáuticas al interior del país.

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

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 de 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 de Operaciones de Vuelo y Aeronavegabilidad, así como los encargados de división de esos departamentos, 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 de la DNV.
- d. Los Encargados de los Departamentos de Operaciones de Vuelo y Aeronavegabilidad emitirán una carta de designación del personal con copia a cada operador cuando el inspector haya sido designado Inspector Principal (Operaciones POI / Aeronavegabilidad PMI) según 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 Aeronavegabilidad / Operaciones (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; y
- 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; y
- 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 las instalaciones, equipos y documentación de los proveedores de servicios médicos.

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 MED 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 sus modificaciones.

- b. Se designará un equipo especializado en apoyo a los inspectores principales para llevar a cabo funciones de vigilancia, con énfasis particular en la inspección de base, rampa, estación, mercancías peligrosas, etc., para los operadores aéreos nacionales y rampa, mercancías peligrosas para los operadores extranjeros bajo el RAD-129, en los distintos aeropuertos del país. Este equipo estará conformado por inspectores con las especialidades de Aeronavegabilidad, Operaciones, Cabina, Despacho de Vuelo, así como cualquier otra especialidad necesaria para la tarea que se esté realizando, quienes trabajarán de manera coordinada con los inspectores principales para garantizar el cumplimiento de las normativas y estándares de seguridad operacional aplicables. El equipo de referencia deberá enviar el reporte con los resultados de las inspecciones a los inspectores principales, para que estos generen la carta de discrepancias al operador, suban las evidencias al sistema SIAGA y den el seguimiento de lugar.
- c. El 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.
- d. El personal designado deberá referirse a la documentación internacional normativa de la OACI, por lo que debe asegurarse de que la versión del documento esté actualizada.
- e. 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.
- f. 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 de Normas de Vuelo.
- g. Todas las tareas de vigilancia tienen su descripción en las Guías de Trabajo y los Manuales Guías del Inspector IDAC 1000, IDAC 1500, IDAC 2000, IDAC 3000 e IDAC 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 tuviesen 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 guía técnica según corresponda. Es oportuno resaltar que, como parte de los esfuerzos realizados por el IDAC para migrar a una vigilancia basada en riesgos, muchos de los términos en los Manuales Guías, están en proceso de adecuación para una futura coherencia con los Manuales y Guías anteriormente descritos.

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 la Dirección 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: INFORMACIÓN DE CONTACTOS

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

Rodolfo Victoria de León

Encargado Departamento Operaciones de Vuelo

rodolfo.victoria@idac.gov.do

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2259

Edgar Soto Almonte

Encargado Departamento Aeronavegabilidad

edgar.almonte@idac.gov.do

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2196

Annis Agramonte

Encargado Departamento Gestión de Documentación y Formación Técnica

annis.agramonte@idac.gov.do

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2309

Nelson Roa Arias

Encargado Departamento Licencias al Personal Aeronáutico

nelson.roa@idac.gov.do

Teléfono (809) 274-4322

Extensión 2264

2. Para quejas, 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