

# PEGSO

## Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional



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

Primera Enmienda  
Junio 2025

## Control de cambios

No.	Fecha de enmienda	Cambios realizados	Registrado por:
1	19-03-2015	Versión original	Unidad de Monitoreo de la Seguridad Operacional (UMSO)
2	24-06-2025	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se modificó la estructura y contenido de los capítulos conforme el Anexo 19, segunda edición de junio de 2016 y el Documento 9859, cuarta edición de 2018.</li> <li>- Se adecuó el contenido conforme Ley núm. 17-24, del 6 de junio de 2024 que modifica la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana.</li> <li>- Se adecuó la estructura para la gestión de la seguridad operacional conforme la Resolución IDAC No. 016/2025 que modifica la estructura organizativa del IDAC.</li> </ul>	Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)

# CONTENIDO

<b>Control de cambios</b> .....	<b>3</b>
<b>Mensaje del Director General del IDAC</b> .....	<b>6</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>7</b>
<b>CAPÍTULO 1 TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS</b> .....	<b>9</b>
1.1 Términos y Definiciones.....	10
1.2 Abreviaturas. ....	13
<b>CAPÍTULO 2 POLÍTICA, OBJETIVOS Y RECURSOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL</b> .....	<b>15</b>
2.1 Legislación aeronáutica básica (EC-1).....	16
2.1.1 Política de cumplimiento.....	17
2.2 Reglamentos de explotación específicos (EC-2).....	17
2.3 Sistema y funciones estatales (EC-3).....	18
2.3.1 Sistema de aviación civil, responsabilidades y rendición de cuentas .....	18
2.3.2 Funciones de vigilancia de la seguridad operacional .....	21
2.3.2.1 Comité de coordinación del SSP .....	22
2.3.3 Responsabilidades, rendición de cuentas y recursos del PEGSO .....	22
2.3.4 enfoque para la gestión de la seguridad operacional.....	23
2.3.5 Estructura para la gestión de la seguridad operacional.....	24
2.3.6 Grupos internos para la gestión de la seguridad operacional.....	25
2.3.6.1 Comité de Revisión de la Seguridad Operacional (CRSO) .....	25
2.3.6.2 Grupo de Acción de Seguridad Operacional (GAESO).....	26
2.3.7 Política estatal de seguridad operacional .....	27
2.3.8 Objetivos de seguridad operacional.....	27
2.3.9 Documentación del PEGSO .....	28
2.4 Personal técnico cualificado (EC-4) .....	28
2.5 Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional (EC-5) .....	28

<b>CAPÍTULO 3 GESTIÓN ESTATAL DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL .....</b>	<b>29</b>
3.1 Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones (EC-6) .....	30
3.2 Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional .....	30
3.3 Investigación de Accidentes e Incidentes.....	30
3.4 Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional .....	31
3.4.1 Recopilación, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional .....	31
3.4.2 Sistema de notificación obligatoria .....	32
3.4.3 Sistema de notificación voluntario/confidencial .....	32
3.5 Gestión de riesgos de seguridad operacional .....	32
3.5.1 Resolución de problemas de seguridad (EC-8) .....	32
3.5.2 Seguimiento a las recomendaciones de seguridad operacional .....	34
3.5.3 Gestión de riesgos de seguridad operacional.....	32
<b>CAPÍTULO 4 ASEGURAMIENTO ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.....</b>	<b>33</b>
4.1 Obligaciones de Vigilancia (EC-7) .....	34
4.1.1 Vigilancia de la seguridad operacional de los proveedores de productos y servicios. ....	34
4.1.2 Auditoría Externa. ....	34
4.1.3 Enfoque basado en datos de seguridad operacional de la vigilancia de áreas de mayor preocupación o necesidad. ....	34
4.1.4 Notificación del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del SMS. ....	35
4.1.5 Observación del rendimiento del proveedor de servicios en materia de seguridad operacional.....	35
4.2 Rendimiento estatal en materia de seguridad operacional.....	35
4.2.1 Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del SMS.....	35
4.2.2 Mejora continua del PEGSO.....	35
<b>CAPÍTULO 5 PROMOCIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL.....</b>	<b>37</b>
5.1 Comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional.....	38
5.2 Comunicación y divulgación externas de la información de seguridad operacional.....	38
5.2.1 Capacitación externa de seguridad operacional.....	39
<b>APÉNDICES .....</b>	<b>41</b>
APÉNDICE 1 POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA.....	42

# PRÓLOGO

## Mensaje del Director General del IDAC

La aviación civil constituye un motor clave para el desarrollo económico, la integración regional y la conectividad global. En este contexto, el Estado, como ente responsable de garantizar la seguridad de las operaciones aéreas, debe asumir un rol proactivo y estratégico en la supervisión de la seguridad operacional, en consonancia con las obligaciones asumidas bajo el Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944, sus Anexos, y los lineamientos de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Conforme el *Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional* los elementos críticos del sistema estatal de supervisión de la seguridad operacional (SSO) representan los pilares esenciales sobre los cuales se fundamenta la capacidad del Estado para ejercer una vigilancia eficaz. Estos elementos que abarcan desde el marco legislativo y reglamentario, hasta la capacitación técnica del personal, los procesos de otorgamiento de licencias, vigilancia continua, resolución de problemas de seguridad, y la promoción de la seguridad operacional, no solo estructuran el sistema de supervisión, sino que constituyen la base sobre la que se edifica el **Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)**.

El SSP es la evolución natural de un sistema estatal de supervisión maduro. Su implementación exige que el Estado integre la gestión del riesgo dentro de sus funciones de vigilancia, permitiendo así no solo reaccionar ante desviaciones, sino anticiparse a los peligros mediante un enfoque sistémico, proactivo y basado en datos. De este modo, el SSP no sustituye los elementos críticos, sino que se apoya en ellos para fortalecer la gobernanza de la seguridad operacional y fomentar una cultura de mejora continua.

Consciente de este compromiso, la República Dominicana ha desarrollado el **Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO)**, como marco estratégico que permite al Estado alinear sus responsabilidades funcionales con los objetivos establecidos en el Plan Global para la Seguridad Operacional (GASP) y el Plan Global de Navegación Aérea (GANP) de la OACI.

La presente versión del Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO) constituye una actualización sustancial, realizada con el propósito de dar cumplimiento a la segunda enmienda del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y de adecuarse a los nuevos lineamientos derivados de la Ley núm. 17-24, del 6 de junio de 2024, que modifica la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana. El PEGSO establece la estructura, funciones y procesos necesarios para gestionar de forma sistémica la seguridad operacional en la aviación civil nacional.

Esta armonización normativa fortalece la capacidad del Estado dominicano para cumplir con sus obligaciones de vigilancia de la seguridad operacional, dentro de un marco legal y técnico actualizado y coherente. El cumplimiento cabal de estas responsabilidades funcionales del Estado es esencial para preservar la confianza del sistema global de aviación, reducir el riesgo de accidentes e incidentes, y garantizar que la aviación siga siendo el medio de transporte más seguro, eficiente y sostenible para todos.



Igor Rodríguez

Director General del IDAC

# INTRODUCCIÓN

## Descripción General

El Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO) constituye el marco de referencia a través del cual el Estado dominicano establece, dirige y ejecuta sus responsabilidades en materia de seguridad operacional, conforme a lo dispuesto por el Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

En esta versión del PEGSO se describe de forma integral los procesos, responsabilidades, estructuras y herramientas que permiten al Estado ejercer una supervisión efectiva del sistema aeronáutico. Su contenido ha sido reorganizado para responder a los requerimientos de implementación efectiva de los **ocho elementos críticos (EC)** definidos por la OACI conforme al Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP-CMA). Estos elementos constituyen la base de los cuatro componentes clave del SSP que estructuran el documento:

### 1. Política, objetivos y recursos estatales de seguridad operacional:

En este componente se establecen las bases institucionales y normativas del SSP, incluyendo la legislación aeronáutica básica, los reglamentos específicos, la estructura funcional del IDAC y las entidades asociadas. Se define la **Política Estatal de Seguridad Operacional**, así como los objetivos estratégicos en esta materia. Se refuerza la rendición de cuentas, la asignación de recursos y la gobernanza del sistema mediante la formalización de órganos como el **Grupo de Coordinación del SSP**, el **Comité Revisión de Seguridad Operacional (CRSO)**, el **Grupo de Acción Estatal de la Seguridad Operacional (GAESO)** y la **Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)**.

### 2. Gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional:

En este componente se establece el enfoque sistémico para la identificación, evaluación y mitigación de peligros y riesgos en el sistema aeronáutico nacional. Para ello, se articulan procesos como Gestión de la información de la Seguridad Operacional que responde al Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional (SDCPS) a través de plataformas como el SIAGA; así como también, la implementación de un proceso de Gestión Estatal del Riesgo de la seguridad operacional. También se especifican los requisitos del **Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)** aplicables a los proveedores de servicios según el **RAD 110**, y se establece el vínculo entre estos SMS y la compartición e integración de datos para la toma de decisiones, los cuales son elementos centrales de este componente.

### 3. Aseguramiento estatal de la seguridad operacional:

En este componente se definen los mecanismos que permiten verificar la efectividad del SSP y de las acciones implementadas por el Estado y los proveedores de servicios. Incluye procesos

de vigilancia, inspección, auditoría, monitoreo del desempeño y gestión de resultados. Se establece el nivel de rendimiento del Estado mediante indicadores y metas definidos en el **Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional (PENSO)**, lo cual permite medir la eficacia del sistema.

#### **4. Promoción estatal de la seguridad operacional:**

Este componente se enfoca en el fortalecimiento de la cultura de seguridad operacional mediante la comunicación estratégica y la formación técnica. Se establecen mecanismos de promoción interna y externa, dirigidos tanto al personal del IDAC como a los proveedores de servicios. Este componente también articula las acciones con la **Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA)**, gestionando la disponibilidad de programas de formación actualizados sobre seguridad operacional.

En su conjunto, el PEGSO constituye un marco estatal dinámico, proactivo y basado en datos, que articula las funciones de supervisión del IDAC con la operación segura y eficiente del sistema aeronáutico nacional. Su implementación fortalece la capacidad del Estado dominicano para anticiparse a los riesgos, alinear sus objetivos con los planes estratégicos globales, regionales, y nacionales para garantizar una aviación civil segura, sostenible y en mejora continua.

# CAPÍTULO 1

---

## TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS



# CAPÍTULO 1

## TÉRMINOS, DEFINICIONES Y ABREVIATURAS

### 1.1 Términos y Definiciones.

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

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

**Auditoría:** Proceso sistemático, independiente y documentado para obtener evidencias objetivas y evaluarlas de manera objetiva con el fin de determinar el grado en que se cumplen los criterios de auditoría (ISO 9000\*).

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

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

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

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

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

**Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO):** Unidad de naturaleza sustantiva, responsable de coordinar la implementación y la operatividad del Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (SSP), en cumplimiento a lo establecido en el Anexo 19 y el Documento 9859 de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y el RAD 110, orientando a la máxima autoridad en materia de gestión de la seguridad operacional.

**Directivo responsable del PEGSO:** Se refiere al Director o Directora General del IDAC en su rol de responsable de la efectividad del SSP del Estado dominicano.

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

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

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

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

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

**Indicadores de alto impacto (de resultados o lagging, en inglés):** Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional que miden los resultados de seguridad operacional, esto es, sucesos que ya han ocurrido. Estos indicadores resultan eficaces para validar el rendimiento de seguridad operacional general del sistema.

**Indicadores de bajo impacto (avanzados o leading, en inglés):** Indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional relacionados que miden procesos e insumos que se implementan para mejorar o mantener la seguridad operacional.

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

**Mejora continua:** Actividad recurrente para aumentar la capacidad de cumplir con los requisitos (ISO 9000\*).

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

**Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP):** Nivel de rendimiento en materia de seguridad operacional de la aviación civil en un Estado, como se define en su programa estatal de seguridad operacional, expresado en términos de objetivos e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

**No conformidad:** Incumplimiento de un requisito.

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

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

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

**Procedimiento:** Forma especificada para llevar a cabo una actividad o un proceso (ISO 9000\*).

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

**Producto:** Resultado de un proceso.

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

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

## 1.1 Abreviaturas.

Abreviatura	Significado
<b>ALARP*</b>	El nivel de seguridad operacional más bajo razonablemente practicable
<b>ALoSP*</b>	Nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional
<b>CIAA</b>	Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación
<b>CICTT</b>	El Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial/Equipo de Taxonomía Común de la OACI
<b>CRSO</b>	Comité de Revisión de la Seguridad Operacional
<b>DAESO</b>	División de Aseguramiento Estatal de la Seguridad Operacional
<b>DGESO</b>	División Gestión Estatal del Riesgo Operacional
<b>DGERSO</b>	División de Gestión Estatal del Riesgo Operacional
<b>DINA</b>	Dirección de Navegación Aérea
<b>DL</b>	Dirección Legal
<b>DNV</b>	Dirección de Normas de Vuelo
<b>DR</b>	Directivo Responsable
<b>DVSNA</b>	Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos
<b>GAESO</b>	Grupo de Acción Estatal de Seguridad Operacional
<b>ECCAIRS*</b>	Software para la notificación y análisis desarrollado por el centro europeo de coordinación de sistemas de informes de incidentes y accidentes de aviación
<b>GANP</b>	Plan Global de Navegación Aérea
<b>GASP*</b>	Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación
<b>HRC</b>	Categoría de Alto Riesgo
<b>IDAC</b>	Instituto Dominicano de Aviación Civil
<b>ISO*</b>	Organización Internacional de Normalización

**Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional [PEGSO]**

Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

<b>iSTARS*</b>	Sistema integrado de análisis y notificación de tendencias de seguridad operacional
<b>OACI</b>	Organización de Aviación Civil Internacional
<b>PEGSO</b>	Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional de la República Dominicana.
<b>PENSO</b>	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional
<b>QMS*</b>	Sistema de Gestión de la Calidad
<b>RAD</b>	Reglamento Aeronáutico Dominicano
<b>REO</b>	Reportes de Eventos Obligatorios
<b>RVC</b>	Reportes Voluntarios Confidenciales
<b>RAD 110</b>	Reglamento Aeronáutico Dominicano Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
<b>SA*</b>	Aseguramiento de la seguridad operacional
<b>SARPS*</b>	Normas y Métodos recomendados por la OACI
<b>SDCPS</b>	Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional
<b>SIAGA</b>	Sistema Automatizado de Gestión Aeronáutica
<b>SMS</b>	Sistema de Gestión de Seguridad Operacional
<b>SPI</b>	Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional
<b>SRM</b>	Gestión de riesgos de seguridad operacional
<b>SSP</b>	Programa Estatal de Seguridad Operacional
<b>USOAP*</b>	Programa universal de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (OACI)

\*Abreviaturas del término inglés

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

# CAPÍTULO 2

## POLÍTICA, OBJETIVOS Y RECURSOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL



# CAPÍTULO 2

## POLÍTICA, OBJETIVOS Y RECURSOS ESTATALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Estado dominicano, como parte del primer componente del SSP, ha definido su enfoque para la gestión de la seguridad operacional en el sistema aeronáutico nacional. Esto incluye la determinación de los requisitos, obligaciones, funciones y actividades de las diferentes autoridades aeronáuticas y organizaciones de aviación estatales, así como la política y los objetivos de seguridad operacional.

El componente 1 del SSP, está integrado por los siguientes elementos:

- 1) Legislación aeronáutica básica;
- 2) Reglamentos de explotación específicos;
- 3) Sistema y funciones estatales;
- 4) Personal técnico cualificado; y
- 5) Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional.

### 2.1 Legislación aeronáutica básica (EC-1)

La aeronáutica civil en la República Dominicana se rige por la Ley 491-06 y sus modificaciones. Esta Ley es aplicada sin perjuicio de lo estipulado en tratados y convenios internacionales ratificados por la República Dominicana. Sus disposiciones para fines de inspección, vigilancia y control alcanzan a toda aeronave civil, nacional o extranjera, sus propietarios, operadores, su tripulación, pasajeros y efectos transportados, así como cualquier persona que intervenga en la actividad aeronáutica, que se encuentre en el territorio nacional, parta de él, aterrice, sobrevuele o de cualquier otra forma esté bajo la jurisdicción de la soberanía nacional.

Mediante la referida Ley se crea el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), como ente público especializado y técnico, a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana. En su artículo 26, la Ley otorga al IDAC, entre otros, las siguientes facultades:

- 1) la fiscalización de toda actividad aeronáutica civil que se realice en el territorio nacional;
- 2) velar por la seguridad de la navegación aérea;
- 3) adoptar cualquier medida que sea necesaria para garantizar la seguridad operacional en la aviación civil, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas en los Anexos al Convenio de Chicago;
- 4) mantener la vigilancia de la seguridad operacional sobre las aeronaves, el personal aeronáutico y servicios de transporte aéreo en el territorio nacional, disponiendo las medidas preventivas que se consideren necesarias para garantizar la seguridad aérea; y

- 5) aplicar las sanciones administrativas que establezca la presente ley por violación a la misma y a sus reglamentos, que no sean de la competencia de otra autoridad.
- 6) Elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos necesarios para la implementación de las normas y métodos recomendados por la OACI, en materia de gestión de riesgo de la seguridad operacional.

De acuerdo con la Ley, se considerarán dentro de otros asuntos, como de interés público, los siguientes:

- 1) La promoción, el incentivo y el fomento de la seguridad en la aviación civil;
- 2) La reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible; y
- 3) La implementación armonizada de las normas y métodos recomendados por la OACI, en materia de gestión de riesgos de la seguridad operacional, conforme al Anexo 19 del Convenio de Chicago de 1944.

Las funciones anteriormente descritas sustentan la implementación y operación del SSP del Estado dominicano, así como el rol de liderazgo del IDAC como organización responsable de coordinar su implementación y operación eficaz.

La Ley, en su artículo 143, además, otorga al IDAC y a sus inspectores, el acceso a las aeronaves, operaciones, instalaciones, personal y registros conexos de las personas físicas o jurídicas que llevan a cabo una actividad aeronáutica.

### **2.1.1 Política de Cumplimiento**

La Ley 491-06 sobre Aviación Civil establece el mecanismo de imposición de sanciones administrativas o pecuniarias por violaciones a la propia ley, sus reglamentos, órdenes y reglas.

Sin perjuicio de lo anterior, el IDAC ha desarrollado una política de cumplimiento que especifica las condiciones y circunstancias en las cuales los proveedores de servicios con un SMS aceptado pueden abordar y solucionar ciertos eventos que implican desviaciones a la seguridad operacional, de forma interna, dentro del contexto de su SMS y a satisfacción del IDAC.

## **2.2 Reglamentos de explotación específicos (EC-2)**

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

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

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

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

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

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) ha publicado los RAD conteniendo las disposiciones emanadas por el Director o Directora General, para la reglamentación de las actividades de aviación civil en la República Dominicana, estos abarcan los requisitos nacionales provenientes de la Ley 491-06 en lo que respecta a procedimientos operacionales, servicios, instrucción, equipo e infraestructura normalizados, de conformidad con los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

La elaboración, formulación, emisión, modificación, enmienda, notificación de diferencias y otorgamiento de exenciones al RAD se realizan acorde a lo prescrito en el RAD 22 Emisión y Enmienda del Reglamento Aeronáutico Dominicano, Manuales y Otros Documentos Técnicos.

## **2.3 Sistema y funciones estatales (EC-3)**

### **2.3.1 Sistema de aviación civil, responsabilidades y rendición de cuentas**

La Ley No. 491-06 sobre Aviación Civil crea las siguientes entidades con relación a la aviación civil:

**Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC):** Ente público, técnico y especializado designado por el estado, con personalidad jurídica, patrimonio propio, poder de reglamentación, de decisión y autoridad para implementar su organización interna, según convenga, para la gestión de la seguridad operacional. El IDAC está a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, exceptuando las atribuciones conferidas por la Ley a la JAC.

**Junta de Aviación Civil (JAC):** Organismo asesor del Poder Ejecutivo en lo relativo a la política del transporte aéreo nacional, así como regulador y ejecutor de los aspectos económicos de dicho transporte.

**Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA):** Comisión encargada de la investigación de los accidentes e incidentes graves en la aviación civil en la República Dominicana.

En adición a lo anterior, otras organizaciones aeronáuticas con impacto en la gestión de la seguridad operacional son:

**Departamento Aeroportuario (DA):** Órgano permanente de la Comisión Aeroportuaria, creado por la Ley 8 del 17 de noviembre de 1978, que ejecuta las medidas necesarias para velar por el buen funcionamiento de los aeropuertos. Responsable de cumplir y hacer cumplir las disposiciones de la Ley 8 de 1978 y de su Reglamento Tarifario No. 2658 sobre Tasas y Derechos para el Uso de Aeródromos y Aeropuertos y Procedimientos para su aplicación, así como las resoluciones y decretos que lo completen o modifiquen. Le corresponde también procurar la rentabilidad de los aeropuertos civiles.

**Ministerio de Defensa (MIDE):** Es el organismo de Estado que representa al conjunto de los cuerpos militares dominicanos.

**Fuerza Aérea de la República Dominicana (FARD):** Institución militar del Ministerio de Defensa de la República Dominicana. Ejerce control, seguridad y defensa del espacio aéreo de la República, mediante la preparación y ejecución de planes para la defensa aérea y el servicio militar terrestre, con el propósito de defender la independencia, soberanía e integridad de la nación.

**Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC):** Dependencia del Ministerio de Defensa. Organismo creado mediante el Decreto 28-97 con la finalidad de ser el principal encargado de las labores y responsabilidades propias a la seguridad en los aeropuertos.

**Instituto Dominicano de Meteorología (INDOMET):** Organismo técnico-científico y ente regulador de las informaciones meteorológicas. Realiza los informes meteorológicos en las estaciones aeronáuticas de los diferentes aeropuertos del país, con el objetivo de garantizar el suministro oportuno de las condiciones meteorológicas a los usuarios de la navegación aérea, necesaria para el desempeño de sus respectivas funciones.

**La responsabilidad por la implementación de los Anexos al Convenio de Chicago se encuentra distribuida según lo siguiente:**

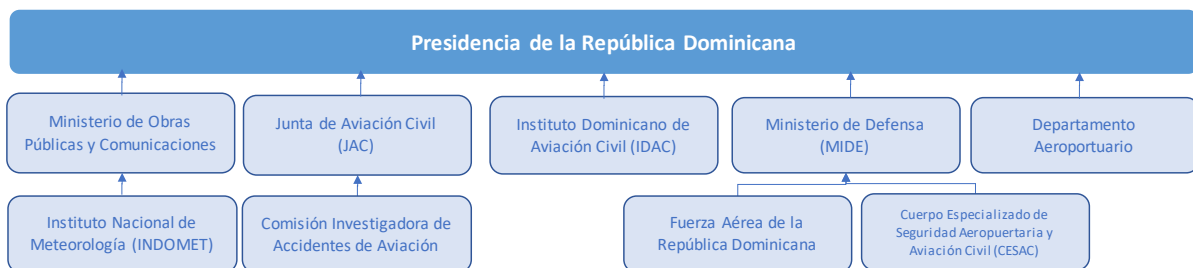
Anexo	Responsable
Anexo 1 Licencias al personal	IDAC
Anexo 2 Reglamento del aire	IDAC
Anexo 3 Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional	IDAC
Anexo 4 Cartas aeronáuticas	IDAC
Anexo 5 Unidades de medida que se emplearán en las operaciones aéreas y terrestres	IDAC
Anexo 6 Operación de aeronaves	IDAC

## Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional [PEGSO]

Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

Anexo 7 Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves	IDAC
Anexo 8 Aeronavegabilidad	IDAC
Anexo 9 Facilitación	JAC
Anexo 10 Telecomunicaciones Aeronáuticas	IDAC
Anexo 11 Servicios de tránsito aéreo	IDAC
Anexo 12 Búsqueda y salvamento	IDAC
Anexo 13 Investigación de accidentes e incidentes de aviación	CIAA
Anexo 14 Aeródromos	IDAC
Anexo 15 Servicios de información aeronáutica	IDAC
Anexo 16 Protección del medio ambiente	IDAC
Anexo 17 Seguridad de la Aviación	CESAC
Anexo 18 Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea	IDAC
Anexo 19 Gestión de la seguridad operacional	IDAC

En adición a lo anterior, se han identificado las siguientes organizaciones con impacto en la gestión de la seguridad operacional:



**Gráfico 1 – Autoridades y organizaciones aeronáuticas en el Estado dominicano**

### 2.3.2 Funciones de vigilancia de la seguridad operacional

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) es la autoridad de aviación civil de la República Dominicana. También es el ente responsable por la vigilancia de la seguridad operacional sobre las aeronaves, el personal aeronáutico y servicios de transporte aéreo en el territorio nacional, así como, de los servicios de control de tránsito aéreo. Es el ente competente y responsable para coordinar la implementación y operación del PEGSO, así como para el seguimiento del cumplimiento de la política y los objetivos de seguridad operacional.

El IDAC ha establecido acuerdos de colaboración con las distintas organizaciones de aviación. Los acuerdos tienen como objetivo garantizar que los roles, las responsabilidades y los protocolos de comunicación estén claramente articulados entre organismos pertinentes.

Acuerdo	Propósito
IDAC- MIDE	Cooperación económica.
IDAC - JAC	Colaboración Intercambio de datos, optimización e integración de sus procesos y servicios mediante mecanismos tecnológicos y de comunicaciones.
IDAC - CESAC	Establecer mecanismos y acciones conjuntas para el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional.
IDAC - FAD	Proveer los medios SAR.
IDAC - CIAA	Protocolo de coordinación operacional.
IDAC - DA	Impulsar el desarrollo sostenible y sustentable de la aviación civil nacional.
IDAC - INDOMET	Promover el desarrollo seguro de la aviación civil nacional.

El IDAC forma parte de las siguientes instancias aeronáuticas:

Comité	Descripción/ Propósito	Organizaciones aeronáuticas
Comisión Aeroportuaria	Organismo colegiado creado por la ley No. 8 de fecha 17 de noviembre de 1978 e integrado por instituciones del sector público vinculadas a la actividad aeroportuaria y representantes del sector privado; tiene a su cargo la administración de los aeropuertos y aeródromos del Estado, la regulación y suspensión de los aeropuertos concesionados y privados, y la salvaguarda de los intereses del Estado en el ámbito aeroportuario.	DA/ IDAC/ CESAC
Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC)	Órgano colegiado interinstitucional del Estado, donde se reúnen las entidades involucradas al sector de la Aviación Civil en la República Dominicana para tratar temas de seguridad y facilitación en la aviación civil del país.	MIDE / CESAC/ IDAC/ JAC/ FARD/ DA
Comité de coordinación SSP	Comité de alto nivel responsable del seguimiento a la implementación y mantenimiento del SSP.	IDAC/ JAC/ CIAA / DA/ FARD/ CESAC

### **2.3.2.1 Comité de coordinación del SSP**

El Comité de Coordinación del SSP es el comité de alto nivel responsable del seguimiento a la implementación y mantenimiento del SSP. Este comité está dirigido por el Director o Directora General del IDAC y está conformado por las máximas autoridades de las siguientes organizaciones aeronáuticas:

- 1) Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC);
- 2) Junta de Aviación Civil (JAC);
- 3) Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA);
- 4) Departamento Aeroportuario;
- 5) Fuerza Aérea de la República Dominicana (FARD); y
- 6) Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).

A los fines de dar seguimiento a la implementación y operación del SSP, el Comité de Coordinación SSP se reunirá al menos una vez al año.

### **2.3.3 Responsabilidades, rendición de cuentas y recursos del PEGSO**

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

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

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

### **2.3.4 Enfoque para la gestión de la seguridad operacional**

El IDAC posee un sistema de gestión integral de gestión (SIG). Como parte de este, se ha implementado un enfoque en procesos, a través del cual se han identificado los distintos procesos orientados a la ejecución de las funciones misionales y se ha establecido la relación entre los mismos. A los procesos misionales, se adicionan procesos estratégicos y de apoyo.

El PEGSO ha sido implementado sobre este enfoque en procesos. La operación actual del PEGSO involucra procesos misionales y transversales.

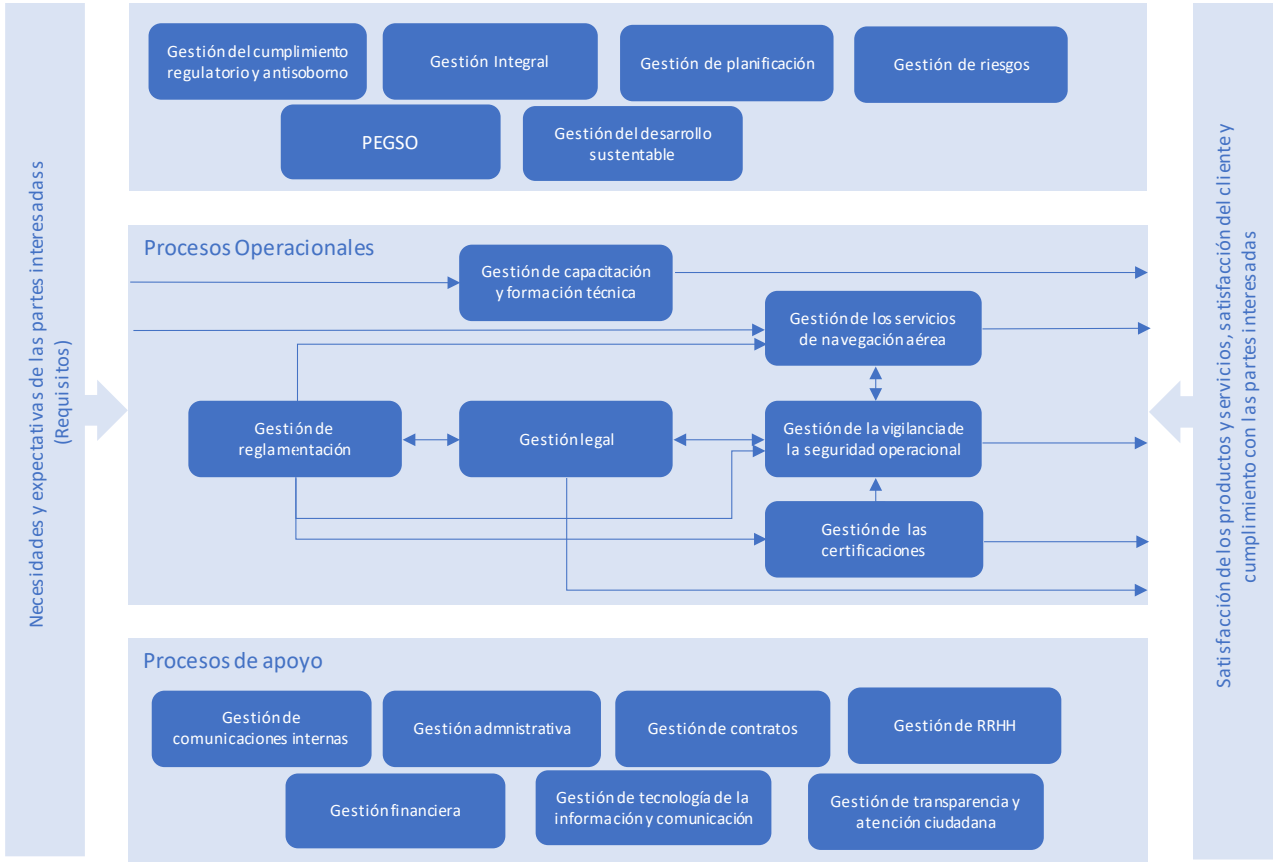
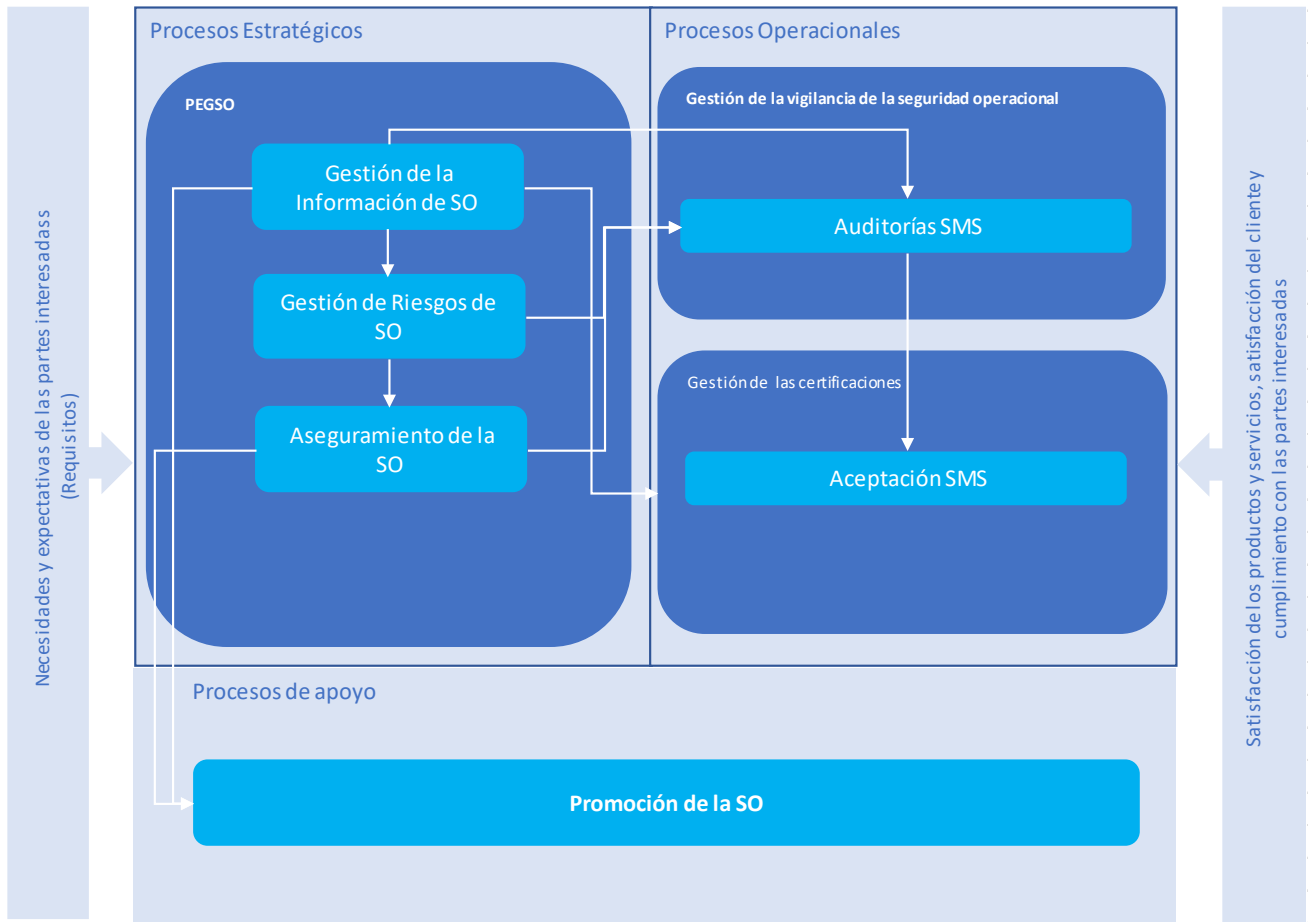


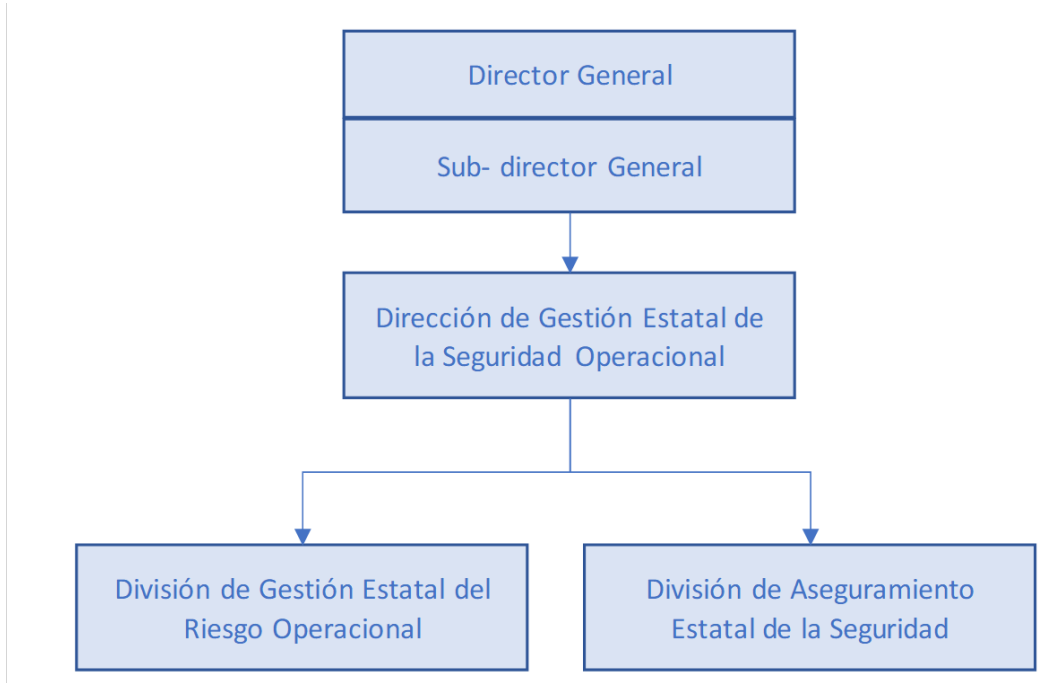
Gráfico 2 – Mapa de procesos del IDAC



**Gráfico 3 – Interacción de los procesos del macroproceso PEGSO**

### 2.3.5 Estructura para la gestión de la seguridad operacional

La Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) es la unidad responsable de coordinar la implementación y la operatividad del Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO), en cumplimiento a lo establecido en el Anexo 19 y el Documento 9859 de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y el RAD 110, orientando a la máxima autoridad en materia de gestión de la seguridad operacional.



**Gráfico 4 – Estructura para la gestión de la seguridad operacional**

### 2.3.6 Grupos internos para la gestión de la seguridad operacional

#### 2.3.6.1 Comité de Revisión de la Seguridad Operacional (CRSO)

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

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

- Director o Directora General, quien lo preside.
- Subdirector o Subdirectora General.
- Director o Directora Legal.
- Director o Directora de Normas de Vuelo.
- Director o Directora de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos.
- Director o Directora de Planificación y Desarrollo.
- Director o Directora de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional.

El Director o Directora de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional funge como Secretario(a) del Comité. El Director o Directora de Navegación Aérea del IDAC podrá participar en las reuniones del Comité en calidad de observador, a los fines de proveer las informaciones que le requiera el Comité.

Son atribuciones del CRSO las siguientes:

1. Asesorar al Director o Directora General en las decisiones relativas al PEGSO.
2. Proponer al Director o Directora General los objetivos, indicadores y metas para establecer el nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional.
3. Conocer y evaluar los resultados del rendimiento en materia de seguridad operacional que le son presentados.
4. Proponer acciones correctivas y definir lineamientos estratégicos para alcanzar el nivel aceptable del rendimiento en materia de seguridad operacional.
5. Revisar el cumplimiento de los objetivos estratégicos de seguridad operacional y los planes de acción del PEGSO.
6. Evaluar tendencias sobre el rendimiento en materia de seguridad operacional, analizar puntos de atención significativa y proponer priorizar las acciones de vigilancia relacionadas con los elementos que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, para una adecuada gestión del riesgo de seguridad operacional.
7. Promover la mejora continua del PEGSO.

El Comité se reunirá como mínimo cada cuatro meses, a convocatoria del Directivo Responsable.

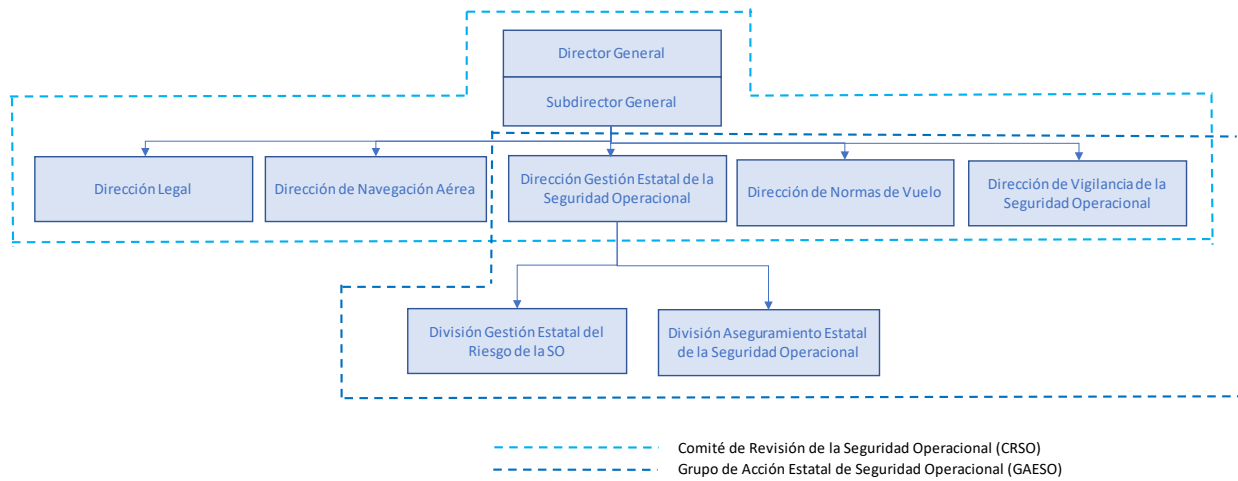
### **2.3.6.2 Grupo de Acción de Seguridad Operacional (GAESO)**

El Grupo de Acción Estatal de Seguridad Operacional (GAESO) es un comité intermedio con el fin de analizar riesgos de seguridad operacional y proponer acciones para su mitigación.

El GAESO está compuesto por miembros de la gerencia media y personal de primera línea designado por el directivo responsable del PEGSO.

Dentro de las funciones y responsabilidades del GAESO se encuentran:

- 1) Realizar un análisis exhaustivo de la identificación preliminar de los peligros sistémicos y su(s) consecuencias asociadas;
- 2) Evaluar los riesgos de seguridad operacional relacionados a: peligros sistémicos detectados a través del análisis de los datos, Reportes Voluntarios Confidenciales (RVC), Reportes de Eventos Obligatorios (REO), accidentes e incidentes graves investigados por la CIAA y otros eventos capturados a través del SDCPS.
- 3) Evaluar el impacto de los cambios planificados que tengan repercusión en varios subsistemas del PEGSO o el sistema de aviación civil dominicano.
- 4) Evaluar y monitorear el nivel de riesgo de las categorías de alto riesgo (HRCs) determinadas a nivel global, regional o nacional.
- 5) Recomendar medidas de mitigación y/o controles para la reducción de los riesgos; y
- 6) Evaluar el riesgo residual o resultante tras la implementación de medidas de mitigación y/o controles.



**Gráfico 5 – Grupos para la gestión de la seguridad operacional**

### 2.3.7 Política estatal de seguridad operacional

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

La política de seguridad operacional se encuentra en el Apéndice 1.

### 2.3.8 Objetivos de seguridad operacional

Los objetivos de seguridad operacional del Estado dominicano han sido documentados en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional (PENSO).

El PENSO complementa el PEGSO, estableciendo la planificación estratégica para la seguridad operacional de la aviación a nivel nacional para el período de tiempo establecido. Además, de los objetivos de seguridad operacional, el PENSO incluye las metas e indicadores de seguridad operacional.

Los objetivos, metas e indicadores de seguridad operacional del PENSO se han establecido en alineación con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP, Documento OACI 10004), el Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC RASP) y el Plan Nacional para la Navegación Aérea de la República Dominicana.

### **2.3.9 Documentación del PEGSO**

La documentación del PEGSO ha sido integrada a un sistema de documentación que provee la protección y confidencialidad de informaciones sensitivas sobre seguridad operacional y de aquellas que pudieran contener y/o inferir aspectos que comprometan aspectos de seguridad nacional.

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

## **2.4 Personal técnico cualificado (EC-4)**

El IDAC cuenta con personal altamente calificado en todas las funciones relacionadas con la seguridad operacional, por lo que, para mantener y asegurar este objetivo, en el programa anual de capacitación, se toman las medidas necesarias para ofrecer instrucción inicial y continua con el objetivo de mantener y elevar la competencia de dicho personal al nivel deseado.

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

## **2.5 Orientación técnica, instrumentos y suministro de información crítica en materia de seguridad operacional (EC-5)**

El IDAC proporciona instalaciones apropiadas, textos de orientación y procedimientos de caracteres técnicos actualizados y completos, información crítica sobre seguridad operacional, instrumentos y equipo y medios de transporte, según convenga, al personal técnico para que éste pueda desempeñar sus funciones de supervisión de la seguridad operacional con eficacia, de acuerdo con los procedimientos establecidos y de manera normalizada.

El IDAC pone a disposición de la industria de la aviación dominicana, circulares de asesoramiento para orientación técnica sobre la aplicación de los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos pertinentes.

# CAPÍTULO 3

## GESTIÓN ESTATAL DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL



# CAPÍTULO 3

## GESTIÓN ESTATAL DE LOS RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

El Estado dominicano, como parte de la implementación del segundo componente del SSP, ha establecido procesos para la identificación proactiva y reactiva de posibles riesgos de seguridad operacional en el sistema aeronáutico y establecer estrategias de mitigación. De igual forma, ha establecido los requisitos para la implementación del SMS por parte de los proveedores de servicios, incluyendo los procesos de identificación de peligros y gestión de riesgos conexos.

El componente 2 del SSP, está integrado por los siguientes elementos:

- 1) Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones;
- 2) Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional;
- 3) Investigación de accidentes e incidentes;
- 4) Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional; y
- 5) Gestión de riesgos de seguridad operacional.

### 3.1 Obligaciones de otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones (EC-6)

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

### 3.2 Obligaciones del sistema de gestión de la seguridad operacional

El IDAC ha establecido los requerimientos para la implementación de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) en el RAD 110 Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. Este RAD prescribe las normas que regulan un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional aplicable a:

- 1) Operadores aéreos de conformidad con los RAD 121 y 135;
- 2) Operadores de conformidad con el RAD 91, Sección "F" – Aviones Grandes, Aviones con Motores Turborreactores y Aviación Corporativa;
- 3) Operadores de trabajos aéreos de conformidad con el RAD 137;
- 4) Operadores de aeródromos certificados y operados de conformidad con el RAD 14;
- 5) Talleres de mantenimiento aeronáutico de conformidad con el RAD 145;
- 6) Escuelas para formación de pilotos de conformidad con el RAD 141;
- 7) Servicios de tránsito aéreo de conformidad con el RAD 11;
- 8) Centros de entrenamiento de conformidad con el RAD 142, cuando su instrucción atañe o sirve de apoyo directo a la operación segura de aeronaves; y

- 9) Escuelas para Técnicos de Mantenimiento de Aeronaves de conformidad con el RAD 147, cuando estén expuestas a riesgos de seguridad operacional relacionados con las operaciones de aeronaves al prestar sus servicios.

El RAD 110 en su sección F establece los requerimientos para la aceptación e implementación del SMS bajo un enfoque en cinco etapas. Este enfoque en etapas incluye la aceptación de los indicadores y las metas de rendimiento de seguridad operacional.

El IDAC ha establecido el proceso aceptación SMS para asegurar que la implementación de cada etapa y del SMS en general, es aceptable. Los requisitos que deberá evidenciar el proveedor de servicios en cada una de las etapas se encuentran documentados en Guía de Requisitos Aceptación SMS.

<https://www.idac.gob.do/es/dgerso/dgerso/guia-de-requisitos-sms/>

### 3.3 Investigación de accidentes e incidentes

La Ley No. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana establece un proceso independiente de investigación de accidentes e incidentes de aviación, cuyo propósito consiste en determinar las causas probables que produjeron el suceso, para adoptar las medidas necesarias que eviten en lo posible su repetición.

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

### 3.4 Identificación de peligros y evaluación de riesgos de seguridad operacional

El IDAC ha establecido procesos para la identificación de peligros y tendencias emergentes en todo el sistema aeronáutico mediante el análisis de datos de seguridad operacional consolidados de diferentes fuentes. Estos procesos incluyen la Gestión de la Información de Seguridad Operacional y la Gestión Estatal de Riesgos de Seguridad Operacional.

#### 3.4.1 Recopilación, análisis e intercambio de datos de seguridad operacional

El Estado dominicano cuenta con una plataforma digital para la administración del Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional (SDCPS). Esta plataforma tiene varias fuentes de recopilación de datos, incluyendo el Sistema de reporte voluntario y confidencial (SIAGA-RVC) y el sistema de reporte de eventos obligatorios (SIAGA-REO). Los datos capturados son almacenados y analizados según lo establecido en el proceso Gestión de la Información de Seguridad Operacional. Los datos y la información de seguridad operacional constituyen el principal insumo del proceso Gestión Estatal de Riesgos de Seguridad Operacional.

Los peligros y eventos capturados son registrados en el SDCPS empleado las taxonomías de peligros y ocurrencias del CICTTO (por sus siglas en inglés, CAST/ICAO *Common Taxonomy Team*).

### **3.4.2 Sistema de notificación obligatoria.**

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

Esta notificación se hará de forma electrónica mediante el Sistema de Reporte de Eventos Obligatorios (SIAGA-REO) vía WEB IDAC para estos fines.

<https://ssp.idac.gob.do/PEGSO/ssp/reporteobligatorio.html>

### **3.4.3 Sistema de notificación voluntario/confidencial**

El IDAC dispone de medios para la notificación voluntaria y confidencial de asuntos que pudieran afectar negativamente a la seguridad operacional. Esta notificación se puede realizar de forma electrónica mediante el Sistema de Reporte Voluntario y Confidencial (SIAGA-RVC) vía WEB IDAC para estos fines.

<https://ssp.idac.gob.do/PEGSO/ssp/identificacionDePeligros.html>

## **3.5 Gestión de riesgos de seguridad operacional**

El IDAC ha establecido mecanismos para la solución de problemas de seguridad operacional, incluyendo el establecimiento de un proceso para la gestión de riesgos a nivel estatal.

### **3.5.1 Resolución de problemas de seguridad (EC-8)**

El IDAC ha establecido procesos para la investigación de posibles violaciones y la aplicación de sanciones administrativas y pecuniarias.

### **3.5.2 Seguimiento a las recomendaciones de seguridad operacional**

El IDAC ha establecido un proceso para evaluar las recomendaciones de seguridad operacional emanadas de los informes de investigación emitidos por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA). Con el propósito de mejorar continuamente el rendimiento estatal de seguridad operacional, los informes finales de las investigaciones que realiza la CIAA se utilizan como insumo para fines de análisis, control y seguimiento de las medidas recomendadas que serán adoptadas.

### **3.5.3 Gestión de riesgos de seguridad operacional**

El IDAC ha establecido el proceso Gestión Estatal de Riesgos de Seguridad Operacional, a través del cual se identifican y analizan los peligros de seguridad operacional y se evalúan los riesgos a nivel estatal que podrían tener impacto sobre el cumplimiento de los objetivos estratégicos, las políticas o los objetivos de los macroprocesos y procesos que conforman el Programa de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (PEGSO), aplicando consecuentemente estrategias de control y/o mitigación.

# CAPÍTULO 4

## ASEGURAMIENTO ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL



# CAPÍTULO 4

## ASEGURAMIENTO ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

El IDAC, como parte de la implementación del tercer componente del SSP, ha establecido mecanismos para asegurar que sus procesos funcionan eficazmente y que está bien direccionados hacia el logro de los objetivos establecidos.

El componente 3 del SSP, está integrado por los siguientes elementos:

- 1) Obligaciones de vigilancia; y
- 2) Rendimiento estatal en materia de seguridad operacional.

### 4.1 Obligaciones de vigilancia (EC-7)

La vigilancia de la seguridad operacional es una de las atribuciones fundamentales del IDAC. Las Direcciones de Normas de Vuelo y Vigilancia de la Seguridad Operacional disponen las acciones pertinentes de vigilancia y seguimiento para cada uno de los proveedores de servicio de su respectiva competencia.

#### 4.1.1 Vigilancia de la seguridad operacional de los proveedores de productos y servicios.

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

#### 4.1.2 Auditoría externa.

El RAD 110 ha desarrollado y establecido el proceso Auditorías SMS con el objetivo de evaluar el cumplimiento del RAD 110 en la implementación y mantención de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) de los proveedores de servicios, a los fines de verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional. Este proceso incluye tanto las auditorías de aceptación como las auditorías de seguimiento SMS.

En el caso de las auditorías de seguimiento, estas son realizadas periódicamente de acuerdo con el perfil de riesgos de seguridad operacional, la magnitud, complejidad y amplitud de las operaciones del proveedor de servicios y según prescriba el Directivo Responsable del PEGSO.

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

Con base en el análisis de la información sobre seguridad operacional, el perfil de riesgos de seguridad operacional y el resultado de auditorías y/o inspecciones, el IDAC priorizará las acciones de vigilancia

relacionadas a los operadores y proveedores de servicios que plantean más preocupación o que requieren mayor atención, para una adecuada gestión del riesgo de seguridad operacional.

#### **4.1.4 Notificación del rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS.**

El RAD 110 requiere que los proveedores de servicios sometan anualmente sus objetivos, indicadores y metas de rendimiento en seguridad operacional y sus planes de acción a la aprobación del IDAC. Como parte de la referida presentación, los proveedores de servicios deberían presentar el rendimiento del año anterior a los fines de justificar los nuevos objetivos, indicadores y metas.

#### **4.1.5 Observación del rendimiento del proveedor de servicios en materia de seguridad operacional**

El IDAC ha desarrollado y establecido el proceso Aseguramiento Estatal de la Seguridad Operacional a los fines de monitorear y medir el rendimiento de seguridad operacional de los proveedores de servicios y del Estado.

## **4.2 Rendimiento estatal en materia de seguridad operacional**

#### **4.2.1 Nivel Aceptable del Rendimiento en Materia de Seguridad Operacional del SMS.**

El Estado dominicano ha establecido el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional (ALoSP) a ser alcanzado mediante la determinación de un conjunto de metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.

El IDAC ha establecido una combinación de indicadores de resultados e indicadores avanzados para el Estado y los distintos subsectores. Los indicadores y metas de seguridad operacional de los proveedores de servicios deberán estar alineados a los indicadores y metas estatales de seguridad operacional.

Los objetivos, metas e indicadores de seguridad operacional para el período han sido publicados en el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional (PENSO).

El IDAC ha establecido el proceso de Aseguramiento Estatal de la Seguridad Operacional con el objetivo de gestionar la medición del desempeño de seguridad operacional del Estado dominicano para evaluar la efectividad a las acciones determinadas a través del proceso Gestión Estatal del Riesgo de seguridad Operacional, así como de la efectividad de las acciones tomadas para resolver problemas de seguridad operacional, la efectividad del PEGSO y el rendimiento de los proveedores de servicios.

#### **4.2.2 Mejora continua del PEGSO.**

El IDAC ha establecido múltiples mecanismos para propiciar la mejora continua del PEGSO:

1. Medición periódica de los indicadores y metas de seguridad operacional a través del proceso Aseguramiento Estatal de la Seguridad Operacional;
2. Medición de los indicadores de calidad de los procesos del PEGSO como parte del sistema integrado de gestión;
3. Recepción de auditorías internas y externas del sistema de gestión integral; y
4. Actualización de autoevaluaciones del SSP por parte del DGESO.

## **Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional [PEGSO]**

Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

---

Periódicamente la Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) evalúa el funcionamiento del SSP, mediante la aplicación del *SSP Assessment Tool del Safety Management International Collaboration Group (SM ICG)*, y la actualización del *gap analysis* en el iSTARS de la OACI, y los protocolos de las distintas áreas del *State Safety Program Assesmet (SSPIA)* en el OLF. Los resultados de las evaluaciones son presentados al Grupo de Coordinación SSP y el Comité de Revisión de la Seguridad Operacional (CRSO).

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

La Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) revisará y gestionará la actualización del PEGSO como mínimo cada tres años o según las directrices trazadas por el Directivo Responsable.

# CAPÍTULO 5

---

## PROMOCIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL



# CAPÍTULO 5

## PROMOCIÓN ESTATAL DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

El IDAC, como parte de la implementación del cuarto componente del SSP, el Estado dominicano ha implementado estrategias internas y externas de promoción de la seguridad operacional, incluyendo el establecimiento de mecanismos para promocionar información de seguridad operacional en apoyo a la creación de una cultura que fomente un SSP eficaz y eficiente.

El IDAC ha establecido canales de comunicación y actividades de comunicación rutinarias con los proveedores de servicios para aumentar el nivel de conciencia sobre los problemas de seguridad operacional y propiciar la colaboración para la mejora continua.

El componente 4 del SSP, está integrado por los siguientes elementos:

- 1) Comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional; y
- 2) Comunicación y divulgación externas de la información de seguridad operacional.

### 5.1 Comunicación y divulgación internas de la información sobre seguridad operacional

Los procesos de comunicación interna y distribución de información se realizarán de conformidad con los requisitos del PEGSO, salvo los que por su naturaleza y confidencialidad sean comunicados acorde con criterios específicos. Las medidas y publicaciones de promoción de la seguridad operacional también pueden ser utilizados para mejorar la coordinación y la colaboración entre diferentes organizaciones involucradas en la vigilancia de la seguridad operacional dentro del Estado.

### 5.2 Comunicación y divulgación externas de la información de seguridad operacional

Para la difusión de la información relativa a la seguridad operacional, el IDAC ha establecido y desarrollado el Plan de Promoción de la Seguridad Operacional del PEGSO, con el propósito de afianzar la cultura positiva de seguridad operacional en la República Dominicana.

Con este Plan Comunicacional se busca:

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

### **5.2.1 Capacitación externa de seguridad operacional.**

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

La Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA), llevará a cabo las coordinaciones necesarias para realizar una programación anual de estos entrenamientos en seguridad operacional, a modo de que estén disponibles para todos los profesionales de la aviación a través de los medios de comunicación a su alcance, para hacer de conocimiento público sus acciones formativas en materia de seguridad operacional.



# APÉNDICES



# APÉNDICE 1

## POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REPUBLICA DOMINICANA

### DECLARACIÓN DE POLÍTICA DE SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA REPÚBLICA DOMINICANA

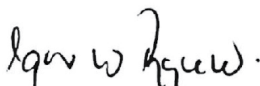
El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es la Autoridad de Aviación Civil a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, responsable de ejercer las funciones que le son otorgadas por la Ley de Aviación Civil No. 491-06.

En el IDAC, la seguridad operacional es la primera prioridad de todas sus actividades y procesos, por lo que hemos asumido el compromiso de establecer el Programa de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (PEGSO), con el objetivo de cumplir nuestras responsabilidades funcionales estatales de gestión de la seguridad operacional.

Para este fin nos comprometemos a:

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

7. Monitorear y medir el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil de la República Dominicana, mediante los indicadores de rendimiento estatales, así como también, los indicadores de los proveedores de servicios, garantizando que se obtenga el nivel aceptable de seguridad operacional definido por el Estado;
8. Investigar los accidentes, incidentes e incidentes graves de aviación ocurridos en territorio dominicano, a fin de determinar posibles violaciones a la Ley 491-06 de Aviación Civil y sus Reglamentos, sin perjuicio de las atribuciones de investigación de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA).
9. Colaborar y consultar con la industria para abordar preocupaciones de seguridad operacional y mejorar continuamente la seguridad operacional de la aviación civil;
10. Promover la recopilación, el análisis y el intercambio de información de seguridad operacional entre todas las organizaciones gubernamentales y proveedores de servicios pertinentes, asegurando que tal información se use sólo para propósitos de gestión de la seguridad operacional;
11. Asignar suficientes recursos financieros y humanos para la gestión y vigilancia de la seguridad operacional;
12. Asegurar que se dispone de recursos humanos con conocimientos, habilidades y experiencia adecuada para desempeñar sus responsabilidades de vigilancia y gestión de la seguridad operacional;
13. Establecer la estrategia y la hoja de ruta para la mejora de la seguridad operacional nacional a través del PENSO; y
14. Mejorar continuamente la eficacia y la eficiencia en el desempeño de seguridad operacional del sistema de aviación civil de la República Dominicana.

  
**Igor Rodríguez**

Director General del IDAC

# PEGSO

Programa Estatal de Gestión  
de la Seguridad Operacional

