

# PENSO

## Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional de la aviación (2025-2028)





# Contenido

---

Créditos	4
Palabras del Director General del IDAC	6
Glosario	8
Abreviaturas y acrónimos	9
<b>1. Introducción</b>	<b>10</b>
<b>1.1. Estructura del PENSO</b>	<b>11</b>
<b>1.2. Relación entre PENSO y PEGSO</b>	<b>11</b>
<b>1.3. Proceso de elaboración, ejecución e implementación del PENSO</b>	<b>12</b>
<b>1.3.1. Responsabilidades para la elaboración, implementación y monitoreo del PENSO</b>	<b>12</b>
<b>1.3.2. Responsabilidades de las partes interesadas del sistema nacional de aviación</b>	<b>12</b>
<b>1.3.3. Gobernanza del PENSO</b>	<b>14</b>
<b>1.4. Contexto operacional del Estado dominicano</b>	<b>15</b>
<b>1.5. Desafíos institucionales, objetivos y metas de seguridad operacional del PENSO 2025-2028</b>	<b>18</b>
<b>2. Propósito del PENSO</b>	<b>20</b>
<b>2.1. Relación entre PENSO, RASP y GASP</b>	<b>22</b>
<b>2.1.1. Prioridades globales de seguridad operacional</b>	<b>24</b>
<b>2.1.2. Prioridades regionales de seguridad operacional</b>	<b>25</b>
<b>2.2. Relación entre PENSO y PEI</b>	<b>26</b>
<b>3. Riesgos nacionales de seguridad operacional</b>	<b>28</b>
<b>4. Desafíos institucionales (ORG)</b>	<b>36</b>
<b>5. Dirección estratégica para la gestión de la seguridad operacional</b>	<b>40</b>
<b>5.1. Objetivos, metas e indicadores de seguridad operacional</b>	<b>41</b>
<b>5.2. Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional</b>	<b>46</b>
<b>5.2.1. Listado de iniciativas de la hoja de ruta organizacional</b>	<b>46</b>
<b>5.2.2. Listado de iniciativas de la hoja de ruta operacional</b>	<b>48</b>
<b>5.2.3. Cuestiones emergentes de seguridad operacional</b>	<b>49</b>
<b>6. Monitoreo de la implementación del PENSO</b>	<b>50</b>
<b>Apéndice A: Hoja de ruta organizacional</b>	<b>52</b>
<b>Apéndice B: Hoja de ruta operacional</b>	<b>82</b>

# Créditos

- **Igor Rodríguez**  
Director General IDAC
- **Paola Plá**  
Subdirectora General IDAC
- **Augusto Pérez Cuevas**  
Director de Navegación Aérea
- **Claudio Martínez**  
Director de Comunicaciones y Relaciones Públicas
- **Franklin Reyes Rossó**  
Director de Reglamentación y Registro de Aeronaves
- **Gender Castro**  
Director de Normas de Vuelo
- **Gerson Mena**  
Director de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos
- **Manuel Romero**  
Director de Tecnología de la Información y Comunicación
- **Maribel López**  
Directora de Recursos Humanos
- **Yeymi Portes**  
Directora Legal
- **Yildis Almonte**  
Directora de Planificación y Desarrollo
- **Antony Pérez**  
Coordinador Técnico DINA
- **Danís González**  
Coordinador Técnico DVSNA
- **Rodolfo Victoria**  
Coordinador Técnico DNV
- **Cristina Marmolejos**  
Encargada Dpto. Evaluación de Desempeño, Capacitación y desarrollo
- **Elda Almonte**  
Encargada Dpto. Gestión Estatal de la Seguridad Operacional
- **Félix Adames**  
Encargado Dpto. Operaciones de Vuelo
- **Junior Pujols**  
Encargado Dpto. Calidad en la Gestión

■ **Olga Yasilis Herasme**

Encargada Dpto. Contratos Aeronáuticos y Certificación

■ **Paola Martínez**

Encargada Dpto. Desarrollo e Implementación de Sistemas

■ **Yeny Genao**

Encargada Dpto. Planificación de Recursos Humanos

■ **Alicia Ventura**

Encargada Div. Aseguramiento Estatal de la Seguridad Operacional

■ **Ninoska Rodríguez**

Encargada Div. Gestión Estatal del Riesgo de la Seguridad Operacional

■ **Yetti Peña**

Encargada Div. Proyectos TIC

■ **Atahualpa Ramos**

Analista de Normas y Reglamentos

■ **Edgar Soto**

Inspector de Aeronavegabilidad

■ **Egla García**

Especialista en Control del Riesgo Operacional

**Junta de Aviación Civil  
(JAC)**

■ **Héctor Porcella**

Presidente

■ **Bernarda Franco**

Secretaria

■ **Sarah Estévez**

Directora de Planificación y Desarrollo

■ **Natanael Pérez**

Analista DPD

**Comisión Investigadora  
de Accidentes de Aviación  
(CIAA)**

■ **Enmanuel Souffront**

Director

■ **Joaquín Feliz**

Investigador AIG

# Palabras del Director General del IDAC

**La República Dominicana ha tenido un crecimiento significativo en la actividad turística y comercial a través de la aviación**, esto representa oportunidades para el desarrollo, dinamismo e innovación del sector aeronáutico, que a su vez permite la introducción de nuevas tecnologías y regulaciones que contribuirán a la expansión de la economía con la generación de nuevas fuentes de empleos. No obstante, estas oportunidades, traen consigo importantes desafíos para el Estado dominicano, en su objetivo de garantizar la mejora continua y gestión del cambio de la seguridad operacional de la aviación civil dominicana.

El contexto actual de la aviación global exige una respuesta proactiva ante los desafíos emergentes, por lo que, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) ha liderado la formulación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional de la aviación (PENSO) 2025-2028, cuyo objetivo es establecer un marco integral que incluye directrices y acciones concretas con un enfoque proactivo y colaborativo entre entidades gubernamentales y otros actores del sector.

El PENSO contiene diferentes estrategias que respaldan los objetivos, las metas y planes de acción que permitirán alcanzar mejores niveles de seguridad operacional en República Dominicana. El propósito del PENSO es reducir continuamente las fatalidades y el riesgo de fatalidades mediante la implementación de medidas que mitiguen riesgos asociados a las

actividades aeronáuticas y promuevan la cultura de seguridad operacional en todos los niveles de la industria, que asegure la colaboración entre las diferentes entidades involucradas en la aviación y el cumplimiento con los estándares internacionales establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Las estrategias planteadas en el PENSO están alineadas con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación de la OACI (por sus siglas en inglés “Global Aviation Safety Plan” GASP, Doc. 10004), el Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (por sus siglas en inglés “North American Central American and Caribbean Regional Aviation Safety Plan” NACC RASP) y el Plan Mundial de Navegación Aérea (por sus siglas en inglés “Global Air Navigation Plan” GANP 2013-2028, Doc. 9750).

Este plan no solo se fundamenta en estándares internacionales, sino que también incorpora y está vinculado a las particularidades y necesidades del entorno local declarados en el Plan Estratégico Institucional 2025-2028 del IDAC, el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO)<sup>1</sup> y el Plan Nacional de Navegación Aérea del Estado Dominicano.

---

<sup>1</sup> PEGSO es el nombre del SSP (por sus siglas en inglés, State Safety Program) definido en Anexo 19 de OACI para República Dominicana.

La implementación efectiva de este plan requiere el compromiso de todas las partes involucradas, por esto, es fundamental establecer mecanismos de monitoreo y evaluación para medir el progreso y la efectividad del PENSO, asegurando que se logren los objetivos establecidos y se ajusten las estrategias según sea necesario.

La seguridad operacional es un compromiso compartido que beneficiará a todos los actores involucrados en la aviación dominicana, en tal sentido, nos comprometemos a llevar a cabo las actividades contenidas en el presente plan y a gestionar la provisión de los recursos necesarios para mejorar la seguridad operacional de la aviación nacional conforme establece la Política Estatal de Seguridad Operacional.

A través de este esfuerzo, se aspira a garantizar el crecimiento sostenido del transporte aéreo, en armonía con los objetivos estratégicos de la OACI y apoyando al mismo tiempo el logro de los objetivos de desarrollo sostenible del turismo y el comercio en la República Dominicana.

---

**Igor Rodríguez Durán**

Director General del IDAC



# GLOSARIO

## **Elementos críticos (CE)**

Los elementos críticos de un sistema de vigilancia de la seguridad operacional abarcan la totalidad del espectro de las actividades de aviación civil. Son los elementos constitutivos en los que se basa un sistema eficaz de vigilancia de la seguridad operacional. El nivel de implementación efectiva de los CE es un indicador de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de un Estado.

## **Implementación efectiva (EI)**

Medida de la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional del Estado que se calcula para cada elemento crítico, cada área de auditoría o como medida general. La EI se expresa en forma de porcentaje.

## **Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI)**

Una o más medidas dirigidas a eliminar o atenuar los riesgos de seguridad operacional o a resolver desafíos institucionales.



# ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

<b>Siglas</b>	<b>Significado</b>
<b>ARC</b>	Contacto anormal en la pista
<b>CAST</b>	Equipo de Seguridad Operacional de la Aviación Comercial
<b>CE</b>	Elemento crítico
<b>CFIT</b>	Impacto contra el suelo sin pérdida de control
<b>CICTT</b>	Equipo de Taxonomía Común CAST/OACI
<b>CMA</b>	Enfoque de Observación Continua
<b>EI</b>	Implementación efectiva
<b>GANP</b>	Plan Mundial de Navegación Aérea
<b>GASP</b>	Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación
<b>GASeP</b>	Plan Global para la Seguridad de la Aviación
<b>G-HRC</b>	Categoría mundial de sucesos de alto riesgo
<b>LOC-I</b>	Pérdida de control en vuelo
<b>MAC</b>	Colisión en vuelo
<b>NASP</b>	Plan nacional de seguridad operacional de la aviación
<b>N-HRC</b>	Categoría nacional de sucesos de alto riesgo
<b>OLF</b>	Marco en línea
<b>PQ</b>	Pregunta del protocolo
<b>RASP</b>	Plan regional de seguridad operacional de la aviación
<b>RE</b>	Salida de pista
<b>R-HRC</b>	Categoría regional de sucesos de alto riesgo
<b>RI</b>	Incursión en la pista



1

# INTRODUCCIÓN

**El Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional de la aviación (PENSO) se desarrolla en respuesta a la creciente necesidad de fortalecer las normas y procedimientos que rigen la seguridad operacional en la aviación dominicana** alineándose con las mejores prácticas internacionales y las recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Este plan busca alinear los esfuerzos de diversas entidades con el objetivo de crear un ambiente seguro y regulado que minimice los riesgos asociados con la aviación.

La determinación de una estrategia nacional de seguridad operacional de la aviación promueve la implementación efectiva de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional del Estado dominicano a través de la identificación de las Iniciativas de Mejoramiento de la Seguridad Operacional (por sus siglas en inglés SEI - Safety Enhancement Initiative) y un enfoque coordinado de colaboración entre los Estados e industria de la aviación de la región.

El PENSO 2025-2028 ha sido elaborado acorde con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la aviación 2026-2028 (GASP, Doc. 10004) de la OACI y con el Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC RASP).

El PENSO está sujeto a un seguimiento continuo de las iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) que está alineado con la revisión, el desarrollo y la publicación del GASP, el plan regional y el SSP del Estado dominicano.

## **1.1. Estructura del PENSO**

En el PENSO se presenta la dirección estratégica para la gestión de la seguridad operacional de la aviación por un período de cuatro años comprendidos entre 2025-2028. Está compuesto por cinco secciones. Además de la introducción, las secciones incluyen: el propósito del PENSO, los riesgos nacionales de seguridad operacional identificados para el PENSO, desafíos institucionales, dirección estratégica del Estado para la gestión de la seguridad operacional y una descripción de cómo se va a monitorear la implementación de las iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI) enumeradas en el PENSO.

## **1.2. Relación entre PENSO y PEGSO**

Programa Estatal de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (PEGSO) es la denominación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) del Estado dominicano. A través de la operación del PEGSO, el Estado dominicano identifica y mitiga los riesgos nacionales de seguridad operacional. El PEGSO, además, proporciona información de seguridad operacional al PENSO. Por ende, el PEGSO permite al Estado dominicano gestionar sus actividades de aviación de manera coherente y proactiva, así como también medir el rendimiento en materia de seguridad operacional de su sistema de aviación civil, monitorear la implementación de las SEI del PENSO y subsanar cualquier deficiencia o peligro que se haya identificado.

El PENSO es uno de los documentos clave del PEGSO. A través del PENSO, el Estado dominicano impulsa la implementación de las SEIs para la mejora de la efectividad del PEGSO.

### **1.3. Proceso de elaboración, ejecución e implementación del PENSO**

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) como organización apoderada de la implementación y el mantenimiento del SSP del Estado dominicano, denominado “PEGSO”, es también, la autoridad responsable por la elaboración y monitoreo del PENSO.

El PENSO 2025-2028 ha sido elaborado por un equipo multidisciplinario con representación de las diferentes especialidades técnicas de aviación. Este equipo es responsable de la implementación de las acciones comprometidas, así como de su revisión y actualización cuando sea requerido. El PENSO es aprobado por el director general del IDAC en su rol de directivo responsable del SSP.

#### **1.3.1. Responsabilidades de la elaboración, implementación y monitoreo del PENSO**

La responsabilidad de la implementación de las medidas adoptadas en este plan es compartida entre las entidades del sector aeronáutico tales como la Junta de Aviación Civil (JAC), Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) y el IDAC como organización responsable del PENSO.

#### **1.3.2. Responsabilidades de las partes interesadas del sistema nacional de aviación**

Las partes interesadas constan de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las autoridades de aviación civil de otros Estados, asociaciones internacionales, los proveedores de servicios, la Junta de Aviación Civil, Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), Fuerza Aérea de República Dominicana (FARD), Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) y otras entidades que trabajan en el marco de la aviación.

Las partes interesadas vinculadas al sistema nacional de aviación son actores de gran importancia del sistema aeronáutico nacional, ya que tienen asignadas responsabilidades claves en el PENSO.

La responsabilidad de las partes interesadas es facilitar de manera proactiva, información y datos para la toma de decisiones que permitan mitigar riesgos de seguridad operacional. Se espera que la industria apoye activamente la implementación del PENSO, y se les anima a identificar y emprender acciones de apoyo en el intercambio de información de seguridad operacional.

Los proveedores de servicios deben desarrollar sus propios indicadores consistentes con las metas y objetivos de seguridad operacional que estén vinculados al PENSO, para garantizar que las estrategias de seguridad de la industria se alineen con las del Estado dominicano.

El Instituto Dominicano de Aviación Civil, como actor principal de la implementación y monitoreo del PENSO, continuará educando a las partes interesadas de la industria de la aviación sobre las estrategias para mejorar el nivel de seguridad operacional de la aviación existente en República Dominicana.

**A continuación, se presenta un resumen de las responsabilidades relativas al PENSO:**

<b>Custodio</b>	<b>Responsabilidades</b>
<b>IDAC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboración, operación y mantenimiento del PENSO.</li> <li>- Realización de enmiendas al PENSO.</li> <li>- Aprobación del PENSO.</li> <li>- Asegurar la vinculación del Plan Estratégico Institucional (PEI) y los Planes Operativos Anuales (POAs) con el PENSO.</li> <li>- Ejecución de las iniciativas y acciones bajo su responsabilidad.</li> <li>- Medición periódica de los indicadores de seguridad operacional.</li> <li>- Seguimiento de la implementación de iniciativas y acciones correspondientes.</li> <li>- Presentación de informes periódicos a las partes interesadas.</li> </ul>
<b>JAC</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaborar en la elaboración, operación y mantenimiento del PENSO mediante la participación en las reuniones para tales fines.</li> <li>- Proponer enmiendas al PENSO.</li> <li>- Asegurar la vinculación del Plan Estratégico Institucional (PEI) y los Planes Operativos Anuales (POAs) con el PENSO.</li> <li>- Asegurar la ejecución de las iniciativas y acciones bajo su responsabilidad.</li> <li>- Remitir retroinformación del estatus de implementación de las iniciativas y acciones comprometidas, así como presentar evidencias de realización de estas.</li> </ul>
<b>CIAA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Colaborar en la elaboración, operación y mantenimiento del PENSO mediante la participación en las reuniones para tales fines.</li> <li>- Proponer enmiendas al PENSO.</li> <li>- Asegurar la vinculación de los Planes Operativos Anuales (POAs) con el PENSO.</li> <li>- Asegurar la ejecución de las iniciativas y acciones bajo su responsabilidad.</li> <li>- Remitir retroinformación del estatus de implementación de las iniciativas y acciones comprometidas, así como presentar evidencias de realización de estas.</li> </ul>
<b>Industria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizar la identificación de peligros y la evaluación de los riesgos asociados a las categorías nacionales de alto riesgo.</li> <li>- Establecer medidas de mitigación considerando las acciones comprometidas en la hoja de ruta operacional según aplique.</li> <li>- Establecer indicadores de seguridad operacional en alineación con los indicadores establecidos en la Sección 5 del presente plan.</li> <li>- Entregar los datos requeridos para la medición de los indicadores estatales de seguridad operacional establecidos en la Sección 5 del presente plan.</li> </ul>

### 1.3.3. Gobernanza del PENSO

La estructura para la gobernanza del PENSO incluye los siguientes:

#### **1. Dirección del IDAC y presidencia de la JAC:**

- Proporcionan dirección estratégica para su formulación y ejecución.
- Asignan recursos para la implementación de las acciones.

#### **2. Comité de Coordinación SSP:**

- Asegura la alineación estratégica a través de las diferentes organizaciones que impactan la seguridad operacional del sistema aeronáutico.

#### **3. Comité de Revisión de la Seguridad Operacional (CRSO):**

- Realiza funciones de monitoreo y seguimiento de la implementación mediante la participación en las reuniones de seguimiento al PEGSO y PENSO.

#### **4. Equipo PENSO:**

- Desarrolla el PENSO.
- Coordina la implementación en las distintas unidades funcionales.
- Garantiza el seguimiento de decisiones y acciones a través de las unidades funcionales.

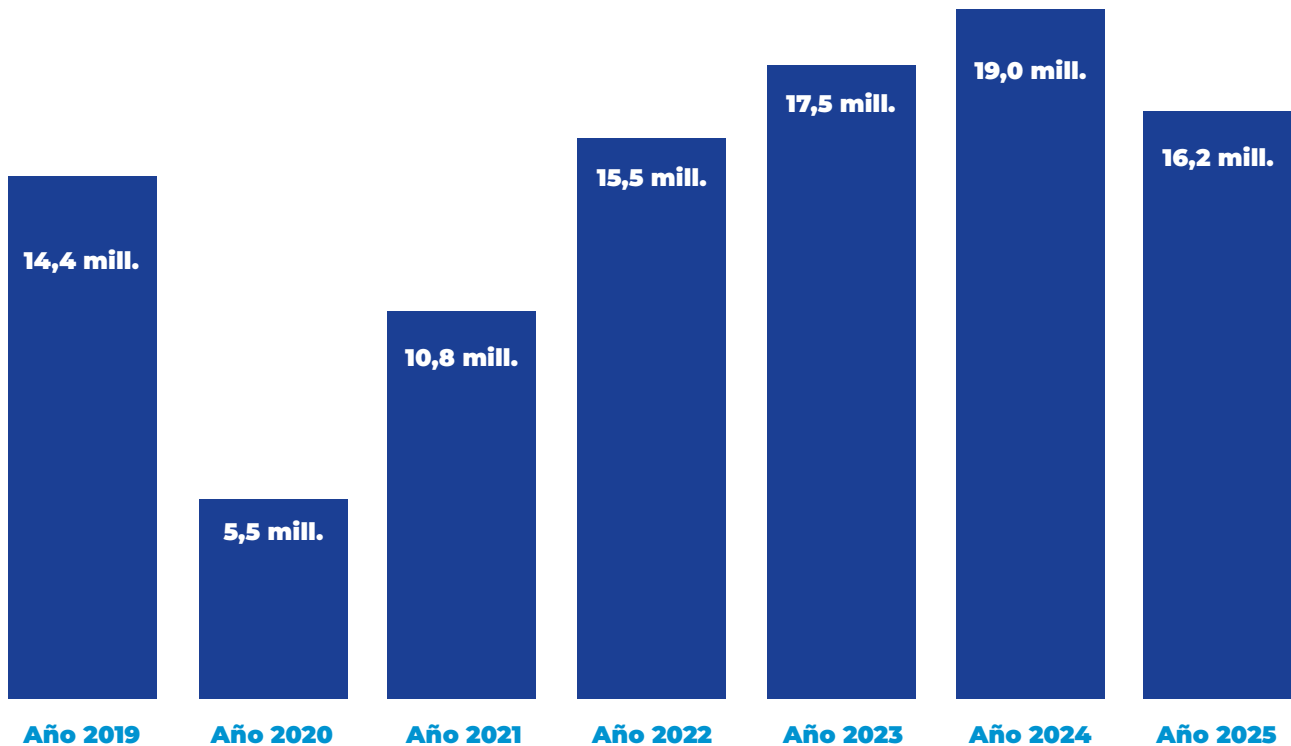
## 1.4. Contexto operacional del Estado dominicano

El sistema de aviación civil dominicano en los últimos diez años ha tenido un crecimiento significativo que ha impactado en el desarrollo económico, social y tecnológico del país, debido a múltiples factores, entre estos, las mejoras al sistema de aviación civil nacional.

El tráfico de entrada/salida de pasajeros desde/hacia República Dominicana correspondiente al período 2019-2025 se muestra a continuación:

Aeropuerto Nacionales	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Punta Cana	7.106.258	2.026.584	4.252.518	8.181.848	9.162.782	10.105.713	9.067.372
Santo Domingo-Las Américas	4.150.400	1.898.484	3.821.002	4.519.573	5.287.206	5.534.893	4.289.823
Santiago	1.702.112	959.897	1.884.572	1.796.209	2.021.024	2.220.906	1.864.715
Puerto Plata	838.914	349.659	381.146	625.030	704.150	847.702	645.342
La Romana	387.501	148.293	321.860	218.595	146.818	142.807	211.720
Samaná - El Catey	163.559	48.896	23.527	59.744	122.486	101.555	71.924
Santo Domingo - El Higüero	81.162	45.520	69.131	79.775	85.544	49.686	33.545
San Isidro							0
<b>Total</b>	<b>14.429.906</b>	<b>5.477.333</b>	<b>10.753.756</b>	<b>15.480.774</b>	<b>17.530.010</b>	<b>19.003.262</b>	<b>16.184.441</b>

*Fuente: Departamento de Estadísticas del IDAC*



*Fuente: Departamento de Estadísticas del IDAC*

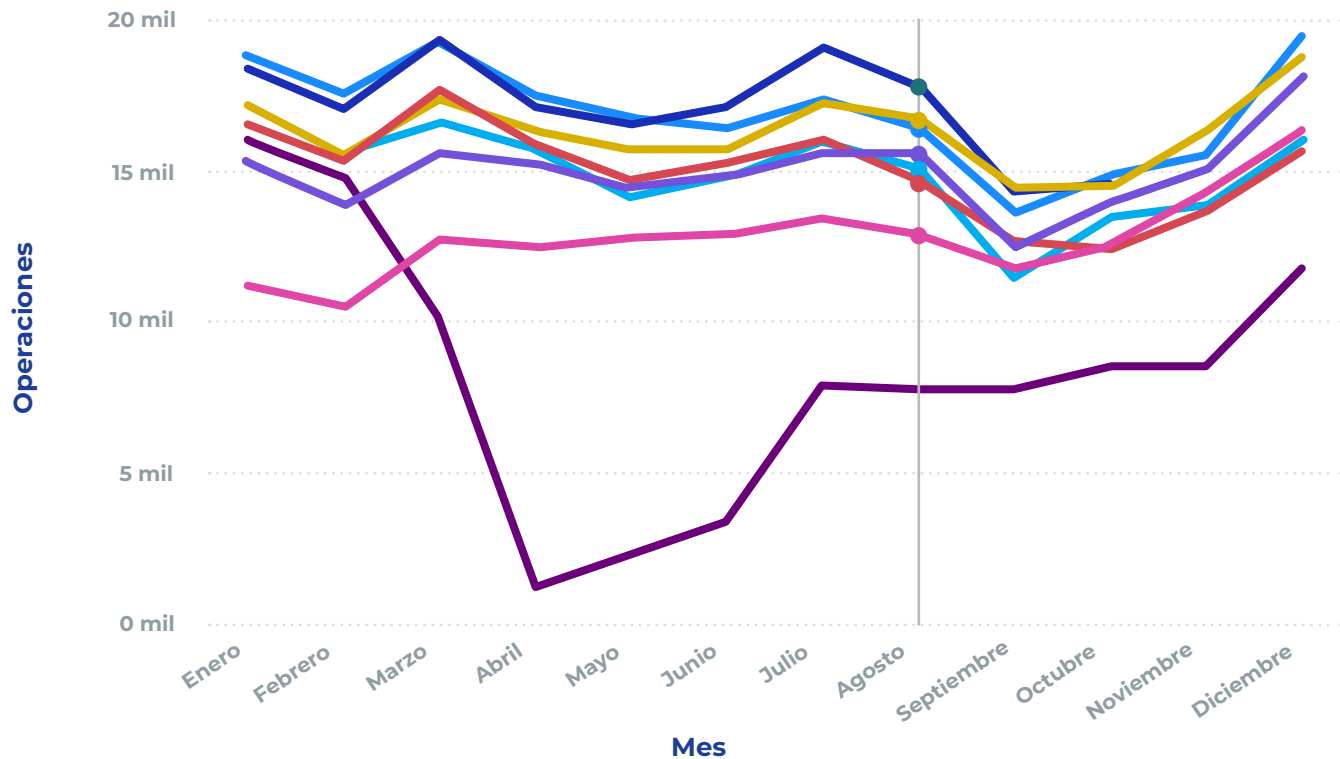
Las operaciones aéreas nacionales e internacionales por año en el período comprendido de 2017 hasta 2025 se muestran a continuación:

Mes	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
Enero	17.134	15.953	16.437	16.027	11.211	15.272	17.102	18.771	18.390	<b>146.297</b>
Febrero	15.530	14.746	15.355	14.785	10.465	13.846	15.513	17.517	17.048	<b>134.805</b>
Marzo	16.624	17.143	17.676	10.208	12.681	15.594	17.320	19.257	19.373	<b>145.876</b>
Abril	15.716	15.851	15.899	1.191	12.423	15.254	16.348	17.481	17.103	<b>127.266</b>
Mayo	14.081	14.167	14.680	2.373	12.828	14.444	15.690	16.737	16.517	<b>121.517</b>
Junio	14.837	14.590	15.238	3.345	12.932	14.878	15.726	16.423	17.110	<b>125.079</b>
Julio	15.968	16.291	16.047	7.829	13.342	15.540	17.214	17.360	19.080	<b>138.671</b>
Agosto	15.023	14.787	14.709	7.727	12.898	15.553	16.655	16.406	17.744	<b>131.502</b>
Septiembre	11.405	12.077	12.587	7.777	11.771	12.444	14.509	13.612	14.324	<b>110.506</b>
Octubre	13.384	12.932	12.399	8.483	12.483	13.915	14.501	14.767	14.545	<b>117.409</b>
Noviembre	13.873	13.590	13.625	8.507	14.256	15.061	16.331	15.532		<b>110.775</b>
Diciembre	16.040	16.427	15.637	11.715	16.340	18.039	18.762	19.405		<b>132.365</b>
<b>Total</b>	<b>179.615</b>	<b>178.554</b>	<b>180.289</b>	<b>99.967</b>	<b>153.63</b>	<b>179.840</b>	<b>195.671</b>	<b>203.268</b>	<b>171.234</b>	<b>1.542.068</b>

Fuente: Departamento de Estadísticas del IDAC

## Operaciones por Mes y Año

Año ● 2017 ● 2018 ● 2019 ● 2020 ● 2021 ● 2022 ● 2023 ● 2024 ● 2025



Fuente: Departamento de Estadísticas del IDAC

**El sector aeronáutico dominicano está compuesto unos 36 proveedores de servicios**, distribuidos entre operadores aéreos de conformidad con el RAD 121, operadores aéreos de conformidad con el RAD 135, operadores de trabajos aéreos de conformidad con RAD 137, escuelas de formación de pilotos de conformidad con el RAD 141, centros de entrenamientos de conformidad con el RAD 142, talleres de mantenimiento aeronáutico de conformidad con el RAD 145, y escuelas para técnicos de mantenimiento de aeronaves de conformidad con el RAD 147.

República Dominicana cuenta con siete aeródromos internacionales certificados y uno en proceso de certificación, los cuales se detallan a continuación:



**Aerpuerto Internacional Dr. José Francisco Peña Gómez**, Las Américas, (MDSD)



**Aerpuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer**, Higüero, (MDJB)



**Aerpuerto Internacional Presidente Juan Bosch**, El Catey, Samaná, (MDCY)



**Aerpuerto Internacional Gral. Gregorio Luperón**, Puerto Plata, (MDPP)



**Aerpuerto Internacional del Cibao**, Santiago, (MDST)



**Aerpuerto Internacional Punta Cana**, Higüey, (MDPC)



**Aerpuerto Internacional La Romana**, La Romana, (MDLR)



**Aerpuerto Internacional María Montez**, Barahona, (MDBH)<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Este aeródromo se encuentra en proceso de certificación.

## 1.5. Desafíos institucionales, objetivos y metas de seguridad operacional del PENSO 2025-2028

El PENSO 2025-2028 direcciona los siguientes riesgos operacionales y desafíos institucionales:

### Riesgos de seguridad operacional

1. Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT);
2. Pérdida de control en vuelo (LOC-I);
3. Salida de pista (RE);
4. Incursión en la pista (RI);
5. Colisión en vuelo (MAC);
6. Eventos relacionados con combustible (FUEL);
7. Falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes no motores (SCF-NP); y
8. Contacto anormal en la pista (ARC).

### Desafíos institucionales

1. Falta de personal técnico calificado, principalmente personal investigador de accidentes de aviación;
2. Deficiencias en el sistema de entrenamiento y evaluación del personal técnico, principalmente en operaciones de vuelo, aeronavegabilidad y licencias;
3. Deficiencias en la vigilancia, principalmente en las áreas de aeródromos y asistencia en tierra, navegación aérea y operaciones de vuelo;
4. Deficiencias en el proceso de reglamentación para la solución de problemas de seguridad, principalmente relacionado con las operaciones de aeródromo y la investigación de accidentes e incidentes;
5. Lento avance en el proceso de aceptación SMS de los aeropuertos; y
6. Deficiencias en la recopilación, el análisis y el intercambio de datos e información de seguridad operacional para las actividades de gestión de la seguridad operacional.

Para abordar las cuestiones mencionadas anteriormente y mejorar la seguridad operacional de la aviación a nivel nacional, el PENSO 2025-2028 contiene los siguientes objetivos y metas:

### **Objetivo 1 - Lograr la reducción continua de los riesgos de seguridad operacional**

**Meta 1.1** - Mantener la tendencia decreciente en el índice de accidentes a nivel nacional para 2028.

**Meta 1.2** - Mantener la tendencia decreciente en el índice de accidentes e incidentes graves para cada una de las N-HRC, R-HRC y G-ORC a nivel nacional para 2028.

### **Objetivo 2 - Mejorar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional del Estado dominicano**

**Meta 2.1** - Aumentar la implementación efectiva global a un 92% para 2028.

**meta 2.2** - Aumentar la implementación efectiva de todos los elementos críticos a un mínimo de 80% para 2028.

**Meta 2.3** - Aumentar la implementación efectiva de todas las áreas de auditoría a un mínimo de 80% para 2028.

### **Objetivo 3 - Aumentar la efectividad del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP)**

**Meta 3.1** - Mínimo un 92% de cumplimiento en las PQ del CMA de USOAP para 2028.

**Meta 3.2** - Mínimo un 90% de nivel de efectividad y madurez del SSP obtenido mediante la aplicación de la herramienta de autoevaluación del SM ICG para 2028.

**Meta 3.3** - Mínimo un 60% de proveedores de servicios con SMS aceptado para 2028.

**Meta 3.4** - Mínimo un 80% de los proveedores de servicios con SMS aceptado con acuerdo de desempeño para 2028.

### **Objetivo 4: Aumentar la colaboración a nivel regional y nacional**

**Meta 4.1** - Mínimo un 70% de participación en las actividades regionales relativas a seguridad operacional para 2028.

### **Objetivo 5: Fortalecer la planificación de la seguridad operacional mediante el NASP**

**Meta 5.1** - Mínimo un 70% de implementación de las acciones comprometidas en el PENSO para 2028.

### **Objetivo 6: Promover el uso de programas de la Industria e intercambio de datos en el sector aeronáutico nacional**

**Meta 6.1** - Mínimo 2 actividades de promoción de los programas de la industria para 2028.



# 2

## **PROPÓSITO DEL PENSO**

**El propósito del PENSO es identificar las áreas prioritarias de seguridad operacional de la República Dominicana** priorizando las categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (G-HRC) que han sido determinadas en el GASP y asignar acciones orientadas a la consecución de los objetivos globales y nacionales de seguridad operacional.

El PENSO proporciona una visión clara y completa de planificación para el desarrollo del sector de la aviación civil dominicana por un período de cuatro años comprendidos entre 2025-2028. En este plan se han definido las prioridades de seguridad operacional, objetivos, metas y las medidas incluyendo los plazos y los entregables a través de la Hoja de ruta organizacional (ORG) y la Hoja de ruta operacional (OPS) que han sido diseñados conforme a la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación Mundial, Doc 10161.

República Dominicana, como actor del sistema de aviación global se mantiene alineado con el objetivo estratégico de OACI de “Fortalecer la seguridad operacional de la aviación civil mundial” y en tal sentido orienta sus esfuerzos a dar cumplimiento a tal objetivo, mediante la búsqueda permanente de la mejora en el cumplimiento de las metas planteadas desde el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación monitoreadas a través de los respectivos indicadores, los cuales se presentan y muestran su alineación a través de este Plan.

***El PENSO también está alineado a las cuestiones de seguridad operacional que se abordan en el Plan de Seguridad Operacional de la región de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC).***

## 2.1. Relación entre PENSO, RASP Y GASP

El GASP tiene como aspiración el objetivo de lograr cero víctimas mortales en las operaciones comerciales para 2030 y más allá. Este objetivo se considera una “aspiración” porque representa la ambición de lograr un sistema de aviación todavía más seguro. Se ha seleccionado el año 2030 dado que coincide con el año que se ha fijado para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU). El GASP está alineado con los plazos de esta agenda pues sus objetivos contribuyen al logro de los ODS de la ONU.

Un conjunto de objetivos respalda esta aspiración en materia de seguridad operacional. La edición 2026-2028 del GASP contiene seis objetivos, con ligeros cambios en cuanto a los presentados en la edición 2023-2025 del GASP.

- 1. El objetivo 1** establece la reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.
- 2. El objetivo 2** procura fortalecer la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.
- 3. El objetivo 3** hace un llamamiento a la elaboración y gestión de programas estatales de seguridad operacional.
- 4. El objetivo 4** consiste en fortalecer la colaboración a nivel regional y nacional para hacer frente a los problemas de seguridad operacional.
- 5. El objetivo 5** hace un llamamiento al fortalecimiento de la planificación de la seguridad operacional de la aviación, mediante los RASP y los NASP.
- 6. El objetivo 6** procura ampliar la utilización de los programas de evaluación de la industria y los programas de intercambio de datos de seguridad operacional.

El Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC RASP) se encuentra en proceso de actualización, documentando hasta el momento los siguientes objetivos:

- Objetivo 1:** Lograr una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.
- Objetivo 2:** Reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.
- Objetivo 3:** Aplicar Programas estatales de seguridad operacional (SSP) eficaces.
- Objetivo 4:** Aumentar la colaboración a nivel regional.
- Objetivo 5:** Ampliar el uso de programas para la industria.
- Objetivo 6:** Garantizar la disponibilidad de la infraestructura adecuada para apoyar las operaciones seguras.

La alineación entre los objetivos del PENSO 2025-2028 y los objetivos de las versiones vigentes del GASP y el NACC RASP se muestra a continuación:

<p><b>Objetivos GASP</b></p>	<p>Lograr una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.</p>	<p>fortalecer las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional.</p>	<p>Establecer y gestionar programas estatales de seguridad operacional (SSP).</p>	<p>Fortalecer la colaboración a nivel regional y nacional para abordar los problemas de seguridad operacional.</p>	<p>Fortalecer la planificación de la seguridad operacional de la aviación.</p>	<p>Ampliar la utilización de los programas de evaluación de la industria y los programas de intercambio de datos de seguridad operacional.</p>
<p><b>Objetivos NACC RASP</b></p>	<p>Lograr una reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.</p>	<p>Reforzar las capacidades de vigilancia de la seguridad operacional de los Estados.</p>	<p>Aplicar Programas estatales de seguridad operacional (SSP) eficaces.</p>	<p>Aumentar la colaboración a nivel regional.</p>	<p>----</p>	<p>Ampliar el uso de programas para la industria.</p>
<p><b>Objetivos PENSO</b></p>	<p>Lograr la reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.</p>	<p>Mejorar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional del Estado dominicano.</p>	<p>Aumentar la efectividad del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).</p>	<p>Aumentar la colaboración a nivel regional y nacional.</p>	<p>Fortalecer la planificación de la seguridad operacional mediante el NASP.</p>	<p>Promover el uso de programas de la Industria e intercambio de datos en el sector aeronáutico nacional.</p>

Alineación de los objetivos del PENSO 2025-2028 con el GASP y el NACC RASP

### 2.1.1. Prioridades globales de seguridad operacional

La planificación de la seguridad operacional es esencial para garantizar que las operaciones del sector de aviación se realicen de manera segura y eficiente. Para ello, es necesario considerar una serie de retos y prioridades globales, que no solo dependen de las particularidades de cada sector, sino también de los desafíos mundiales que afectan a todas las industrias.

El GASP describe los desafíos y las prioridades de seguridad operacional que la OACI considera de interés para la comunidad de la aviación internacional, identificados sobre la base de los datos de seguridad operacional recopilados a partir de actividades proactivas y reactivas.

Como resultado, el GASP aborda dos amplias categorías de desafíos e iniciativas que son, la hoja de ruta de los desafíos institucionales (ORG) y los riesgos de seguridad operacional (OPS), los cuales los Estados deben contemplar en el desarrollo del NASP y el SSP.

El GASP define los desafíos institucionales como problemas sistémicos que tienen en cuenta el impacto de la cultura, las políticas y los procedimientos institucionales sobre la eficacia del control de los riesgos de seguridad operacional. El GASP identifica dos desafíos institucionales comunes que enfrentan los Estados, la falta de una vigilancia eficaz de la seguridad operacional y las dificultades en la implementación de un SSP.

La visión del GASP es alcanzar y mantener el objetivo de cero víctimas mortales en las operaciones comerciales para 2030 y más allá.

El GASP identifica una serie de categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (G-HRC) que es necesario abordar para atenuar los riesgos de muerte (anteriormente denominados “prioridades mundiales en materia de seguridad operacional”). Los tipos de sucesos considerados G-HRC, en consonancia con las categorías de sucesos CAST/CICTT, se seleccionaron sobre la base de números reales de víctimas mortales, alto riesgo de muerte por accidente o número de accidentes e incidentes. A partir de los resultados del análisis de los datos de seguridad operacional recopilados a nivel mundial de fuentes de información proactivas y reactivas, así como de la OACI y otras organizaciones no gubernamentales, se definieron originalmente cinco G-HRC para la edición 2020-2022 del GASP. Esas mismas G-HRC, presentadas sin ningún orden específico, se mantienen como tales en la edición 2026-2028 del GASP:

- a) impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT);
- b) pérdida de control en vuelo (LOC-I);
- c) colisión en vuelo (MAC);
- d) salida de pista (RE);
- e) incursión en la pista (RI).

Además de las G-HRC enumeradas anteriormente, se identificaron las siguientes como categorías mundiales de sucesos de riesgo para la edición 2026-2028 del GASP, las cuales si bien no tienen un riesgo de mortalidad tan alto como las G-HRC, predominan entre los tipos más frecuentes de accidentes e incidentes graves en todas las regiones de la OACI:

- a) el contacto anormal en la pista (ARC);
- b) la falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes (excluido el sistema motopropulsor) (SCF-NP); y
- c) el encuentro con turbulencia (TURB).

El GASP 2026-2028 determina también desafíos institucionales, que son problemas sistémicos en los que se tiene en cuenta cómo los aspectos organizacionales afectan las capacidades de vigilancia y gestión de la seguridad operacional de un Estado. Los desafíos institucionales mundiales para 2026-2028 son las siguientes:

- a) la falta de recursos financieros suficientes para que la autoridad de vigilancia de la seguridad operacional pueda cumplir sus obligaciones nacionales e internacionales;
- b) la falta de personal técnico calificado, principalmente personal investigador de accidentes de aviación y personal de inspección de aeródromos;
- c) la falta de un proceso de reglamentación para la solución de problemas de seguridad operacional, principalmente relacionados con las operaciones de aeródromo;
- d) el bajo nivel de implementación de los SSP a nivel mundial; y
- e) deficiencias en la recopilación, el análisis y el intercambio de datos e información de seguridad operacional para las actividades de gestión de la seguridad operacional.

### **2.1.2. Prioridades regionales de seguridad operacional**

La oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC RO) de la OACI se ha comprometido a mejorar la seguridad operacional de la aviación a través del NACC RASP, el cual tiene como objetivo reducir continuamente los accidentes mortales y el riesgo de que se produzcan, mediante el desarrollo y la aplicación de una estrategia regional de la seguridad operacional de la aviación.

El NACC RASP es el documento maestro de planificación general que contiene la dirección estratégica de la Oficina Regional NACC de la OACI para la gestión de la seguridad operacional de la aviación durante un período de 3 años, de acuerdo con el GASP.

El NACC RASP incluye las SEI que abordan los riesgos regionales de seguridad operacional, derivados de las lecciones aprendidas de los sucesos operativos y de un enfoque basado en datos.

Estas SEI incluyen acciones como: desarrollo de políticas, actividades de seguridad operacional específicas, análisis de datos de seguridad operacional, evaluaciones de riesgos de seguridad operacional y su promoción.

El NACC RASP aborda las siguientes cuestiones de seguridad operacional regional:

- 1) Falta de un sistema sostenible de vigilancia de la seguridad operacional en varios Estados de la región (concentrado para apoyar a los Estados miembros con menor cumplimiento de la región).
- 2) Falta de separación de funciones entre el regulador y los proveedores de servicios en el ámbito de los ANS, lo que se traduce en una vigilancia deficiente o nula de los proveedores de servicios ANS.
- 3) Escasos avances en la aplicación del SSP en la Región CAR.
- 4) Escaso desarrollo de la estructura de la AIG en la mayoría de los Estados de la región.
- 5) Lento avance en el proceso de certificación de aeropuertos.

Las siguientes cuatro categorías mundiales de sucesos de alto riesgo (G-HRC) de sucesos en el contexto de las Regiones NAM/CAR se consideraron de máxima prioridad debido al número de víctimas mortales y al riesgo de que se produzcan:

1. Pérdida de control en vuelo (LOC-I)
2. Salida de pista (RE)
3. Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT)
4. Colisión en vuelo (MAC)

Estas categorías se identificaron a partir del análisis de los sistemas de notificación obligatoria y voluntaria, de los informes de investigación de accidentes e incidentes, de las actividades de vigilancia de la seguridad operacional realizadas por los Estados de la región en los últimos 10 años, así como a partir del análisis regional realizado por el RASG-PA y las RSOO de nuestra región, y de los riesgos de seguridad operacional descritos en el GASP.

## 2.2. Relación entre PENSO y PEI

El PENSO ha sido desarrollado en estrecha vinculación con la Planificación Estratégica Institucional (PEI) 2025-2028 del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y de la Junta de Aviación Civil (JAC), las cuales a su vez han sido alineadas con la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Los objetivos descritos en el PENSO han sido debidamente armonizados en el PEI 2025-2028 del IDAC, a través de los ejes estratégicos de seguridad operacional y fortalecimiento institucional.

Las iniciativas de mejoramiento y las acciones de mejora comprometidas en la hoja de ruta del PENSO son operacionalizadas en la planificación mediante la inclusión de las acciones correspondientes en el plan operativo anual de la Institución.

<b>Eje Estratégico</b>	<b>Objetivo estratégico</b>	<b>Objetivos específicos</b>	<b>Resultado esperado</b>
<b>Seguridad Operacional</b>	Aumentar el desempeño del Estado en materia de seguridad operacional y la provisión de los servicios de navegación aérea.	Mejoramiento de la implementación efectiva de los 8 elementos críticos de la OACI.	Aumentado el desempeño internacional del Estado en materia de seguridad operacional.
		Aumento de la efectividad del Programa Estatal de Seguridad (SSP en inglés) dominicano.	Aumentada la efectividad del Programa Estatal de Seguridad. Sostenida la tendencia decreciente en la tasa de accidentes.
		Promoción del uso de los programas de seguridad operacional de la industria.	Aumentado el número de proveedores de servicios que utilizan programas de seguridad operacional de la industria.
<b>Fortalecimiento Institucional</b>	Asegurar el mejoramiento sostenido de la eficiencia del desempeño misional e institucional.	Relacionamiento interinstitucional, nacional e internacional.	Incrementada la participación del IDAC en espacios regionales de reglamentación y administración de la seguridad de la aviación civil.
			Fortalecida la cooperación y relaciones internacionales en la aviación civil para el intercambio de conocimientos, tecnología y mejores prácticas.

Alineación de los objetivos del PENSO en el PEI



# 3

## **RIESGOS NACIONALES DE SEGURIDAD OPERACIONAL**

## **República Dominicana ha estado adoptando un enfoque proactivo para identificar las tendencias emergentes de la aviación, de manera que se gestionen los riesgos y se implementen estrategias de mitigación.**

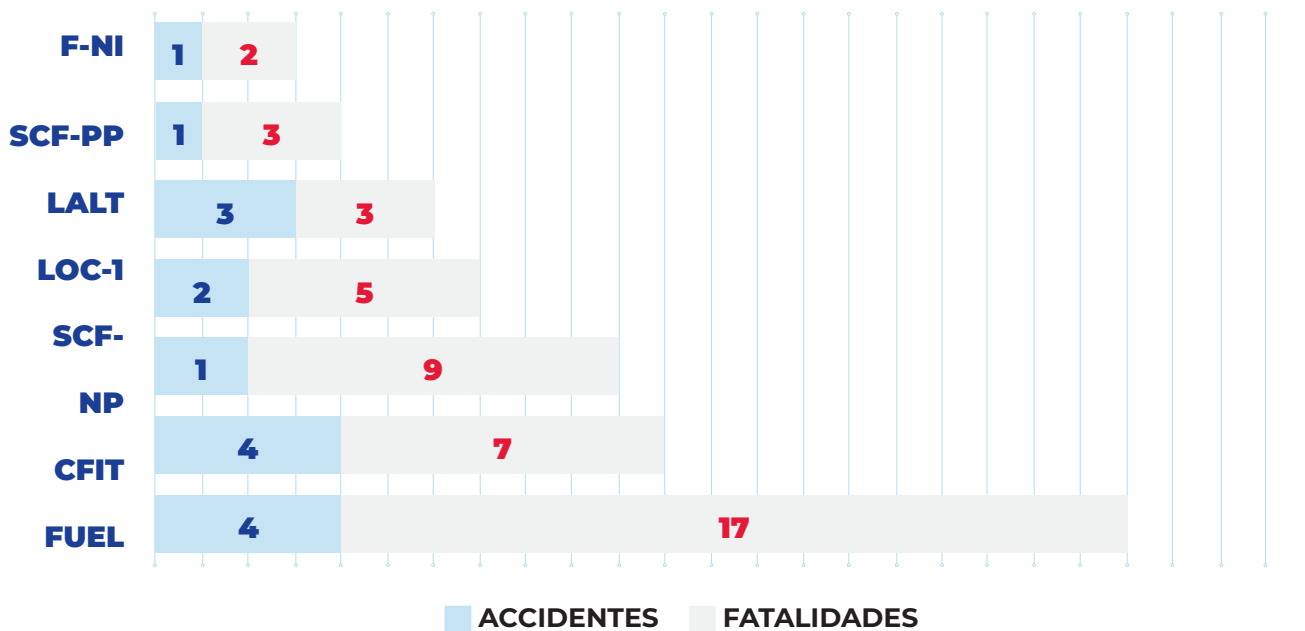
En el país se ha experimentado una tasa baja de ocurrencias de alto riesgos durante la última década. A pesar de esto, se han emprendido diversas acciones para continuar gestionando activamente los riesgos para reducir la probabilidad de que ocurran accidentes e incidentes graves de aviación.

Para la determinación de los riesgos nacionales de seguridad operacional se realizó un levantamiento de información de la base de datos de seguridad operacional de los accidentes e incidentes ocurridos entre 2015-2024 en la República Dominicana, los cuales fueron analizados mediante el proceso DPD-DGESO-003 Gestión Estatal del Riesgo de la Seguridad Operacional y el proceso DPD-DGESO-004 Gestión de la información de Seguridad Operacional.

Para evaluar las categorías de riesgos, como parte del proceso para determinar los riesgos de seguridad operacional nacionales, se utilizaron las categorías de sucesos de aviación del CAST/Equipo de taxonomía común CAST/OACI (CICTT). En el sitio web de la OACI, se proporciona información sobre la taxonomía CICTT: <https://www.icao.int/safety/airnavigation/AIG/Pages/Taxonomy.aspx>

Para la selección de las categorías nacionales de alto riesgo, se consideró el riesgo de fatalidades y la frecuencia de las ocurrencias, así como también, las categorías globales y regionales de alto riesgo, conforme lo establecido en el marco estandarizado para la identificación de categorías de sucesos de alto riesgo del Documento OACI 10131 Manual sobre la elaboración de planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación. Atendiendo al riesgo de fatalidades, las categorías de ocurrencia con mayor número de accidentes fatales son eventos relacionados con combustible (FUEL) e impacto contra el suelo sin pérdida de control con cuatro (4) accidentes para un 25% del total de accidentes fatales cada una. Seguidas de operaciones de baja altitud (LALT) con tres (3) accidentes fatales que representan el 19% del total de accidentes fatales.

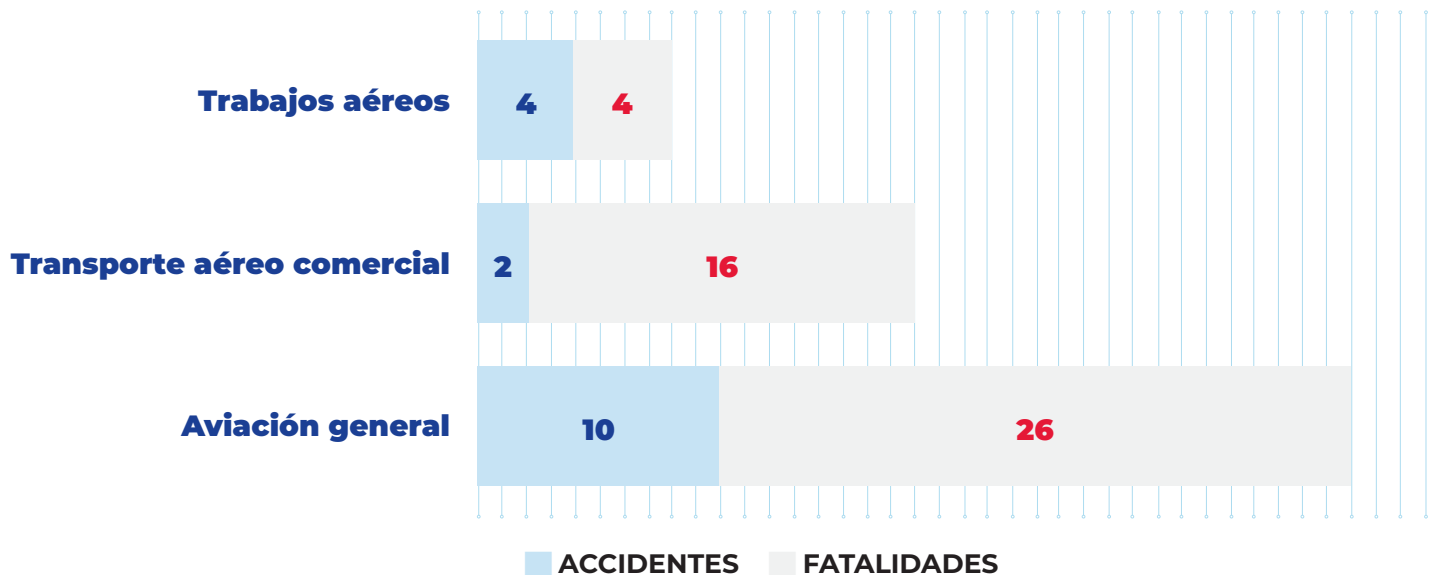
En cuanto al número de fatalidades, la categoría de eventos relacionados con combustible (FUEL), tiene el mayor número de víctimas mortales con diecisiete (17) fatalidades que representan el 37% de las víctimas mortales en accidentes de aviación. El segundo lugar lo ocupan las fallas o mal funcionamiento de sistemas/componentes no motores (SCF-NP) con doce (12) fatalidades para un 20% del total. El tercer lugar lo ocupa impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) con siete (7) fatalidades para un 16% del total de fatalidades.



Cantidad de accidentes fatales y fatalidades por categoría de ocurrencia

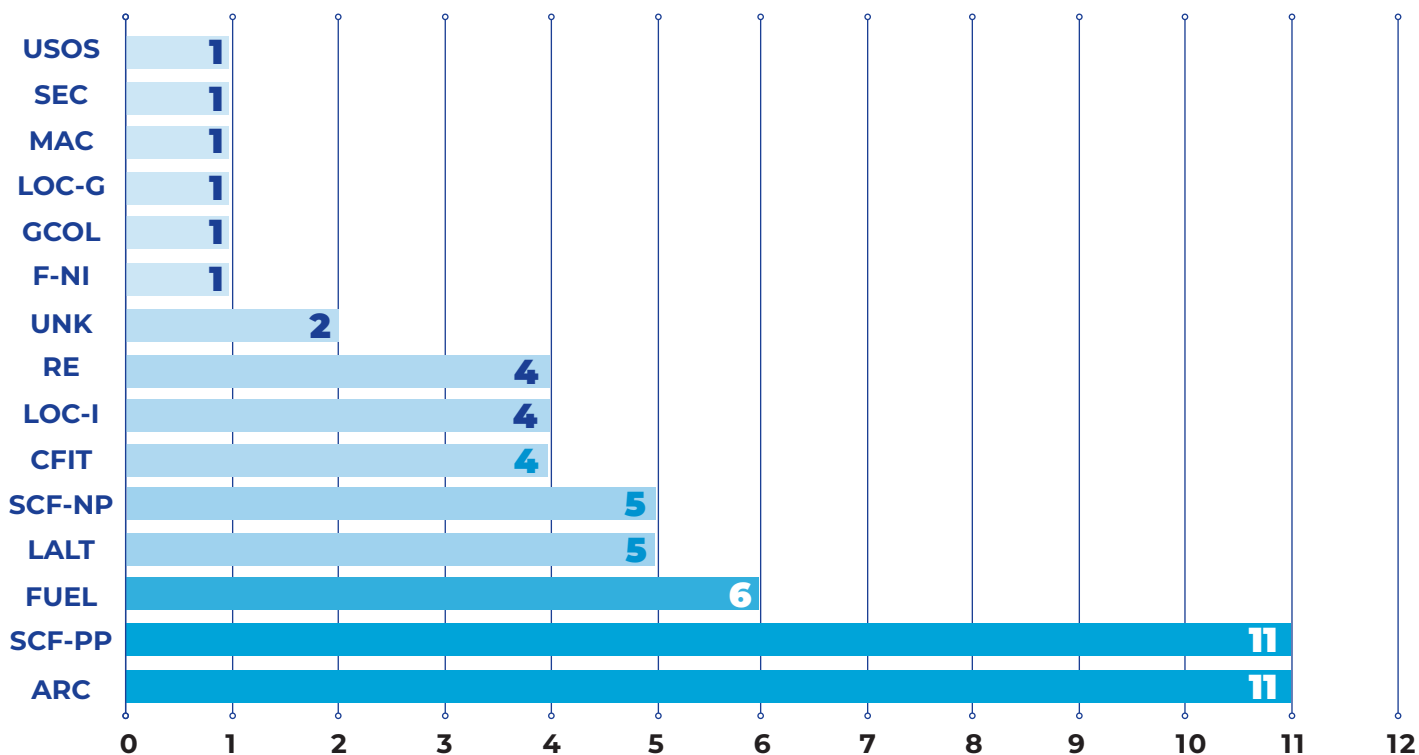
La mayor cantidad de accidentes fatales se asocia a operaciones de aviación general con diez (10) accidentes fatales para un 62.5% del total de accidentes fatales. Seguido de las operaciones de trabajos aéreos con cuatro (4) accidentes fatales para un 25%. Ambos tipos de operación acumulan el 87.5% de los accidentes fatales.

La mayor cantidad de fatalidades también se asocia a las operaciones de aviación general con veintiséis (26) fatalidades para un 56.5%. Seguido de las operaciones de transporte aéreo comercial con dieciséis (16) fatalidades para un 35%. Ambos tipos de operación acumulan 91.5% de las fatalidades.



Cantidad de accidentes fatales y fatalidades por tipo de operación

Las categorías ARC, FUEL, SCF-NP, SCF-PP, LALT y LOC-I se mantienen como las categorías de mayor frecuencia de ocurrencia en nuestro país, con solo ligeros cambios en el puesto que ocupan.



Ocurrencias por categoría ADREP

Es importante relacionar las categorías de ocurrencia con el tipo de operación al momento de determinar las categorías de riesgo por subsector. Al relacionar estas variables, podemos observar que si bien, las ocurrencias de contacto anormal en la pista (ARC), fallas o mal funcionamiento de motores (SCF-PP), eventos relacionados con combustible (FUEL), operaciones con baja altitud (LALT) y fallas o mal funcionamiento de sistemas/componentes no motores (SCF-NP) constituyen las categorías de ocurrencia de mayor frecuencia a nivel nacional,, no necesariamente representan el mismo nivel de riesgo o revisten del mismo nivel de prioridad en los distintos subsectores. Por ejemplo, las ocurrencias del tipo FUEL constituyen una preocupación importante de seguridad operacional en los subsectores de aviación general y transporte aéreo comercial, no obstante, no constituyen una preocupación de seguridad para el subsector de trabajos aéreos, al que no se le asocia ninguna ocurrencia, de las seis (6) ocurrencias de esta categoría. Por el contrario, las ocurrencias LALT son casi exclusivas de este subsector con cuatro (4) de las cinco (5) ocurrencias de esta categoría.

En el caso de la categoría contacto anormal en la pista (ARC) se trata de una preocupación de importancia para el subsector de aviación general, al cual se asocian nueve (9) de las once (11) ocurrencias de esta categoría, no así para el resto de los subsectores.

Conforme al análisis realizado se han determinado las siguientes categorías nacionales de alto riesgo (N-HRC):

1. Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT);
2. Pérdida de control en vuelo (LOC-I);
3. Salida de pista (RE);
4. Incursión en la pista (RI);
5. Colisión en vuelo (MAC);
6. Eventos relacionados con combustible (FUEL);
7. Falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes no motores (SCF-NP); y
8. Contacto anormal en la pista (ARC).

Para cada uno de las N-HRC identificadas en el PENSO, se identificaron los siguientes factores contribuyentes principales:

N-HRC	Ejemplos de factores contribuyentes
CFIT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vuelo en condiciones ambientales adversas</li> <li>- Diseño de aproximación impreciso y documentación inadecuada [para los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV) o actuación del localizador con guía vertical (LPV)]</li> <li>- Fraseología utilizada (normalizada y no normalizada)</li> <li>- Fatiga del piloto/de la pilota, ilusión sensorial y pérdida de conciencia situacional</li> <li>- Interferencias de radiofrecuencias (RFI) en el Sistema mundial de navegación por satélite (GNSS)</li> <li>- vuelo visual (VFR) en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC)</li> <li>- Operación por debajo de las mínimas del sector</li> </ul>

<p><b>LOC-I</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Distracción</li> <li>- Clima adverso</li> <li>- Complacencia</li> <li>- Procedimiento operacional normalizado (SOP) inadecuado para una gestión de vuelo eficaz</li> <li>- Altura insuficiente respecto del terreno para la recuperación</li> <li>- Dependencia de la automatización, que lleva a que el piloto/la pilota tenga menos pericia en vuelo manual y menor conocimiento o competencias en los procedimientos de recuperación frente a actitudes inusuales de la aeronave</li> <li>- Efecto de sobresalto, manejo inapropiado de los mandos de control de vuelo como consecuencia de la conciencia repentina de un estado anormal de la aeronave (como ángulo de inclinación lateral, ángulo de ataque o pérdida)</li> <li>- RFI en el GNSS</li> </ul>
<p><b>MAC</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Condiciones de tránsito: las consideraciones incluyen la densidad y complejidad del tránsito, y la combinación de tipos y capacidades de aeronaves</li> <li>- Actuación del control del tránsito aéreo (ATC): factores como el volumen de trabajo, la competencia, el trabajo en equipo y el cumplimiento de los procedimientos, además de la influencia del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) del proveedor de servicios de navegación aérea (ANSP)</li> <li>- Instrucción de la tripulación de vuelo y cultura organizacional (corporativa): aspectos como la gestión del volumen de trabajo, la competencia, el trabajo en equipo, el cumplimiento de los procedimientos y la influencia del SMS del explotador</li> <li>- Sistemas ATC: elementos como el procesamiento de datos de vuelo, los sistemas de comunicación, sistemas de alerta de conflicto a corto plazo (STCA), al igual que la interacción entre la persona operadora y los sistemas de aeronave y las políticas de adquisiciones de los ANSP</li> <li>- Equipo de aeronave: las consideraciones incluyen sistemas de piloto automático, transpondedores y sistemas anticolidión de a bordo (ACAS), así como las características de performance de la aeronave (como la velocidad ascensional) y sus dimensiones físicas</li> <li>- Sistemas de vigilancia: cobertura y calidad de las tecnologías de vigilancia utilizadas para monitorear las posiciones y movimientos de las aeronaves</li> <li>- Procesamiento del plan de vuelo: eficiencia y fiabilidad de los procesos relacionados con la presentación, aprobación y distribución del plan de vuelo</li> <li>- Diseño del espacio aéreo: complejidad de la estructura del espacio aéreo, configuración de las rutas y amplitud del espacio aéreo controlado o no controlado, así como proximidad a zonas de instrucción u operaciones militares</li> <li>- Vuelo en condiciones ambientales adversas que pueden influir en la gestión de conflictos y la prevención de colisiones</li> <li>- RFI en el GNSS</li> </ul>

<p><b>RE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SOP ineficaces</li> <li>- Falta de cumplimiento de los SOP</li> <li>- Aterrizaje largo, flotante, con rebote, firme, fuera del eje de la pista o con viento cruzado</li> <li>- Aproximación no estabilizada</li> <li>- Notificación inadecuada del estado de la superficie de la pista</li> <li>- Diseño inadecuado de los procedimientos de aproximación</li> <li>- Supervisión inadecuada de la reglamentación</li> </ul>
<p><b>RI</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operaciones en condiciones de mala visibilidad</li> <li>- Diseño, equipo y señalización de aeródromos complejos o inadecuados</li> <li>- Diversidad y complejidad del tránsito (múltiples rodajes a posición simultáneos)</li> <li>- Autorizaciones condicionales</li> <li>- Uso simultáneo de pistas que se interceptan</li> <li>- Emisión tardía o modificaciones tardías de las autorizaciones de salida</li> <li>- Desviaciones no intencionales de las autorizaciones ATC por parte de la tripulación de vuelo y de tierra</li> <li>- Utilización de fraseología (no normalizada en lugar de normalizada; confusión de distintivos de llamada)</li> <li>- Uso simultáneo de más de un idioma para la comunicación con el ATC</li> <li>- Competencia lingüística en inglés</li> <li>- Programa inadecuado de instrucción y evaluación de conductores en el área de maniobras.</li> </ul>

<p><b>SCF-NP</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mantenimiento insuficiente, negligente o incorrecto que puede causar desgaste excesivo, errores en la inspección o reparación de componentes</li> <li>- Desperfectos en componentes estructurales</li> <li>- Daños causados por objetos extraños que impactan componentes no relacionados con el motor</li> <li>- Operación incorrecta por parte de la tripulación en el manejo de los sistemas de la aeronave</li> </ul>
<p><b>FUEL</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contaminación del combustible</li> <li>- Fuga de combustible</li> <li>- Fallo en el cálculo del combustible</li> <li>- Errores en el repostaje</li> <li>- Fallas en los procedimientos/ Procedimientos inadecuados de verificación/ comprobación de combustible</li> <li>- Fallas en el indicador de cantidad de combustible u otros componentes del sistema de combustible</li> <li>- Error en los procedimientos de encendido</li> </ul>
<p><b>ARC</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Errores de configuración/ omisión durante la ejecución de la lista de chequeo antes del aterrizaje que generan situaciones de extensión tardía/ retracción involuntaria/ aterrizaje con tren retraído</li> <li>- Rotura del tren durante practicas de toque y despegue</li> <li>- Aterrizajes con excesiva energía</li> <li>- Aproximación no estabilizada</li> <li>- Aplicación incorrecta de la técnica de flare en la fase final de aterrizaje</li> <li>- Limitada experiencia de pilotos en formación</li> </ul>



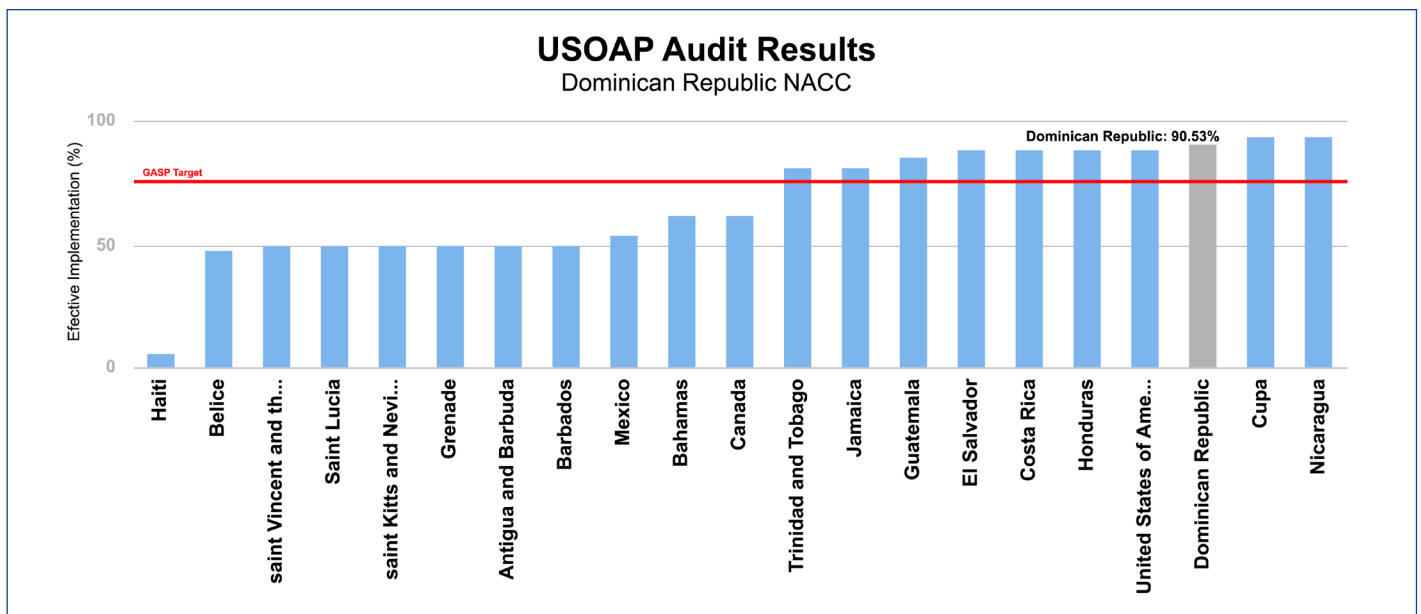
# 4

## **DESAFIOS INSTITUCIONALES (ORG)**

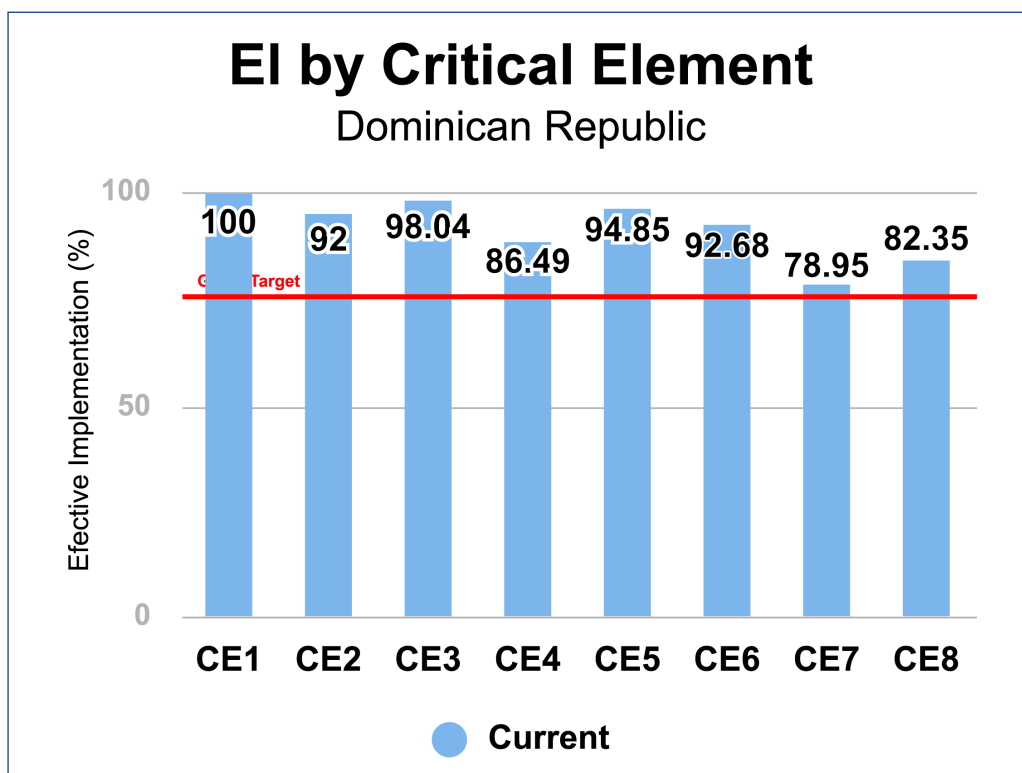
Además de los riesgos nacionales de seguridad operacional enumerados en la sección 3, el Estado dominicano ha identificado los desafíos institucionales nacionales, los cuales son priorizados, ya que su objetivo es mejorar y fortalecer las capacidades de supervisión de la seguridad operacional y la gestión de la seguridad operacional de la aviación a nivel nacional.

Para identificar los problemas sistémicos que se consideran desafíos institucionales mundiales, el Estado dominicano llevó a cabo un análisis, empleando los criterios definidos en el Marco normalizado para la identificación de desafíos institucionales (Doc OACI 10131). Estos criterios incluyen, entre otros, el estatus de las preguntas de protocolo en el marco en línea del CMA del USOAP, los resultados de la autoevaluación del SSP y los desafíos globales y regionales determinados en el GASP y el RASP respectivamente.

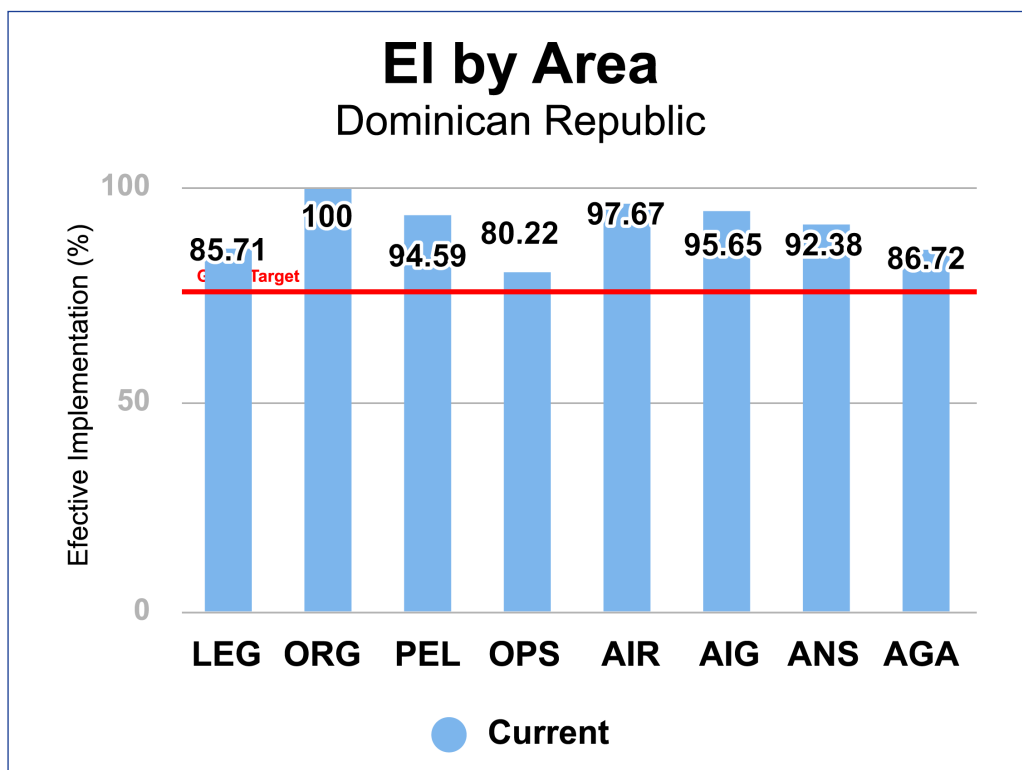
De acuerdo con los datos del CMA USOAP, la República Dominicana tiene un 90.5% de implementación efectiva global de su sistema de supervisión de la seguridad operacional (SSO).



Fuente: Portal OACI

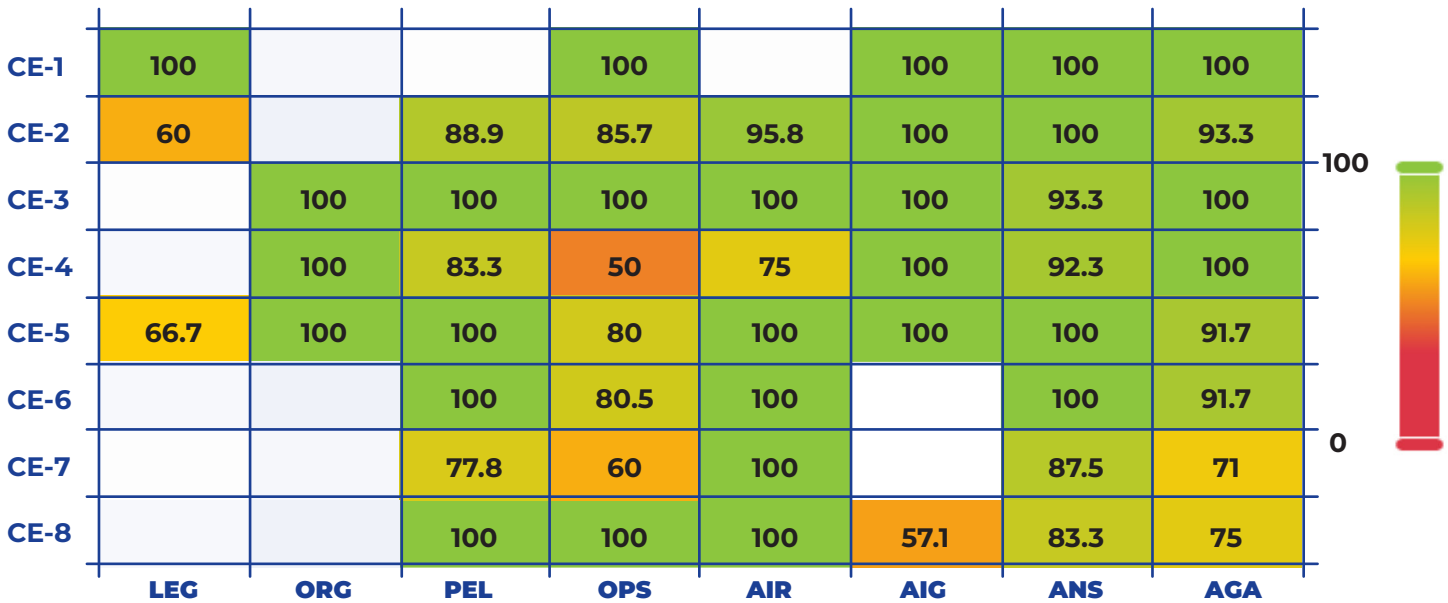


Fuente: Portal OACI



Fuente: Portal OACI

Las últimas actividades USOAP han dado como resultado las siguientes puntuaciones consolidadas en un “Mapa de Calor” nacional:



Fuente: Portal OACI

A partir de lo anterior, y considerando también los desafíos globales y regionales, se determinaron los siguientes desafíos institucionales:

1. Deficiencias en el sistema de entrenamiento y evaluación del personal técnico, principalmente en operaciones de vuelo, aeronavegabilidad y licencias;
2. Deficiencias en la vigilancia, principalmente en las áreas de aeródromos y asistencia en tierra, navegación aérea y operaciones de vuelo;
3. Deficiencias en el proceso de reglamentación para la solución de problemas de seguridad, principalmente relacionado con las operaciones de aeródromo y la investigación de accidentes e incidentes;
4. Lento avance en el proceso de aceptación SMS de los aeropuertos;
5. Falta de personal técnico calificado, principalmente personal investigador de accidentes de aviación; y
6. Deficiencias en la recopilación, el análisis y el intercambio de datos e información de seguridad operacional para las actividades de gestión de la seguridad operacional.



5

## **DIRECCIÓN ESTRATÉGICA PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

## 5.1. Objetivos, metas e indicadores de seguridad operacional

En adición a los objetivos y metas de seguridad operacional, se han formulado indicadores para la medición de la seguridad operacional y planes de acción para garantizar el logro progresivo de las metas.

Conforme a la OACI, los objetivos de seguridad operacional dentro del ámbito del Estado son declaraciones de alto nivel sobre los logros o resultados que debe alcanzar el PENSO. A su vez, los indicadores de desempeño permiten monitorear y evaluar el rendimiento de seguridad operacional. Las metas presentan valores previstos de los indicadores de desempeño en un periodo de tiempo determinado de acuerdo con los objetivos previamente definidos.

El PENSO incluye los siguientes objetivos y metas nacionales para la gestión de la seguridad operacional de la aviación, así como una serie de indicadores para monitorear el progreso realizado hacia su consecución. Tal como sucede con los objetivos de seguridad operacional, los indicadores y metas de seguridad operacional están vinculados a las metas e indicadores de seguridad operacional del GASP y del NACC RASP.

### Objetivo 1: Lograr la reducción continua de los riesgos de seguridad operacional.

Este objetivo persigue mantener los niveles de seguridad operacional deseados en la aviación nacional mediante la reducción continua de los principales riesgos globales, regionales y nacionales de seguridad operacional.

No.	Indicadores	Meta	Tipo de Indicador	Vinculación de con el GASP y NACC RASP
1.1	Índice de accidentes (número de accidentes por millón de salidas).	Mantener la tendencia decreciente del índice de accidentes.	Resultados	Esta meta está vinculada a el objetivo 1 al GASP y del NACC RASP.
1.2	Índice de accidentes por HRCs.	Mantener la tendencia decreciente del índice de accidentes relativos a HRCs.	Resultados	Esta meta está vinculada al objetivo 1 del GASP y del NACC RASP.

1.3	Índice de incidentes graves por HRCs.	Mantener la tendencia decreciente del índice de incidentes graves relativos a HRCs.	Resultados	Esta meta está vinculada al objetivo 1 del GASP y del NACC RASP.
1.4	Porcentaje de accidentes relacionados con las HRCs respecto al total de accidentes.	Mantener la tendencia decreciente en la ocurrencia de accidentes relativos a HRCs.	Resultados	Esta meta está vinculada al objetivo 1 del GASP y del NACC RASP.
1.5	Porcentaje de incidentes graves relacionados con las HRCs respecto al total de incidentes graves.	Mantener la tendencia decreciente en la ocurrencia de incidentes graves relativos a HRCs.	Resultados	Esta meta está vinculada al objetivo 1 del GASP y del NACC RASP.

## **Objetivo 2: Mejorar la capacidad de vigilancia de la seguridad operacional del Estado dominicano.**

Este objetivo procura mejorar las capacidades de supervisión de la seguridad operacional del Estado dominicano, instando avances en la implementación efectiva del sistema de vigilancia de la seguridad operacional y promoviendo la implementación de mejoras en los elementos críticos y las áreas con menor puntuación en el CMA USOAP.

No.	Indicadores	Meta	Tipo de Indicador	Vinculación de con el GASP y NACC RASP
2.1	Porcentaje global de Implementación Efectiva (EI) del USOAP CMA de la OACI.	Mayor o igual al 92% de Implementación Efectiva (EI) del USOAP CMA de la OACI	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 2 del GASP y del NACC RASP.

2.2	Porcentaje de Implementación Efectiva (EI) del USOAP CMA de la OACI por elemento crítico.	Mayor o igual al 80% de Implementación Efectiva (EI) del USOAP CMA de la OACI por elemento crítico.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 2 del GASP y del NACC RASP.
2.3	Porcentaje de Implementación Efectiva (EI) del USOAP CMA de la OACI por área técnica.	Mayor o igual al 80% de Implementación Efectiva (EI) del USOAP CMA de la OACI por área técnica.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 2 del GASP y del NACC RASP.

### Objetivo 3: Aumentar la efectividad del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP).

Este objetivo procura aumentar la efectividad del SSP abordando los desafíos presentes con planes de acción conforme la complejidad de nuestro sistema de aviación.

No.	Indicadores	Meta	Tipo de Indicador	Vinculación de con el GASP y NACC RASP
3.1	Implementación efectiva del SSP en el USOAP.	Mayor o igual al 92% de implementación efectiva de las PQ sobre SSP del USOAP.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 3 del GASP y del NACC RASP.
3.2	Porcentaje de efectividad del SSP.	Mayor o igual al 90% de efectividad en la autoevaluación del SM ICG.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 3 del GASP y del NACC RASP.

3.3	Porcentaje de proveedores de servicios certificados con SMS aceptados.	Mayor o igual al 60% de los proveedores de servicios certificados con SMS Aceptados.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 3 del GASP y del NACC RASP.
3.4	Porcentaje de proveedores de servicios con SMS aceptados con acuerdos de desempeño concertados.	Mayor o igual al 80% de los proveedores de servicios con SMS aceptado con acuerdos concertados.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 3 del GASP y del NACC RASP.

#### **Objetivo 4: Aumentar la colaboración a nivel regional y nacional.**

Este objetivo persigue aumentar la colaboración a nivel regional para mejorar la seguridad operacional.

No.	Indicadores	Meta	Tipo de Indicador	Vinculación de con el GASP y NACC RASP
4.1	Representación en reuniones, paneles y grupos de trabajo OACI.	Mayor o igual al 70% de asistencia a las reuniones anuales	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 4 del GASP y NACC RASP.

### **Objetivo 5: Fortalecer la planificación de la seguridad operacional mediante el NASP.**

Este objetivo procura mejorar la seguridad operacional a través de la implementación de las acciones comprometidas en las hojas de ruta organizacional y operacional.

<b>No.</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Meta</b>	<b>Tipo de Indicador</b>	<b>Vinculación de con el GASP y NACC RASP</b>
5.1	Porcentaje de acciones implementadas del PENSO.	Mayor o igual al 70% de acciones comprometidas implementadas.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 5 del GASP.

### **Objetivo 6: Promover el uso de programas de la Industria e intercambio de datos en el sector aeronáutico nacional.**

Este objetivo procura promover el uso de programas de la industria reconocidos por la OACI, tales como: el Programa de Excelencia Aeroportuaria (APEX) en Seguridad Operacional del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); la evaluación de madurez de la organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) y la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (EUROCONTROL) en el contexto del Estándar de Excelencia en los Sistemas de Gestión de Seguridad; la Norma básica sobre el riesgo de la aviación (BARS) de la Fundación para la seguridad operacional de los vuelos (FSF); la Auditoría de la seguridad operacional (IOSA) y Auditoría de seguridad operacional servicios en tierra (ISAGO) de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Norma Internacional para Operaciones con Aeronaves de Negocios (IS-BAO) del Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC), según aplique.

Este objetivo reconoce el valor de estos programas para ayudar a los proveedores de servicios a mejorar su rendimiento en materia de seguridad operacional y su disposición para someterse a auditorías de cumplimiento. Si bien los programas de evaluación de la industria no reemplazan la necesidad de vigilancia por parte del Estado, se reconocen sus ventajas y los efectos positivos que tienen en la seguridad operacional de los proveedores de servicios.

<b>No.</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Meta</b>	<b>Tipo de Indicador</b>	<b>Vinculación de con el GASP y NACC RASP</b>
6.1	Número de actividades de promoción de los programas de la industria reconocidos por OACI.	2 actividades de promoción de los programas de la industria.	Avanzados	Esta meta está vinculada al objetivo 6 del GASP y objetivo 5 del NACC RASP.

## 5.2. Iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional

Las SEI en este plan se implementan a través de las capacidades de vigilancia de seguridad operacional existentes de República Dominicana y el SMS de los proveedores de servicios.

El PENSO incluye un plan de acción, compuesto por una lista de iniciativas de mejoramiento de la seguridad operacional (SEIs) que respaldan la estrategia nacional de seguridad operacional. Estas iniciativas contribuirán al logro de los objetivos nacionales de seguridad operacional al abordar los problemas nacionales de seguridad operacional identificados en este plan, con acciones específicas para cada uno de los riesgos nacionales de seguridad operacional y los desafíos organizacionales identificados en las secciones 3 y 4, respectivamente.

Se identificaron SEI derivados de la hoja de ruta de seguridad operacional de la aviación global de la OACI para lograr los objetivos y metas nacionales de seguridad operacional presentados en el PENSO.

El listado de SEI presentadas ha sido desarrollado en base en las hojas de ruta para los desafíos organizacionales (ORG) y riesgos de seguridad operacional (OPS) que figuran en la Hoja de Ruta Mundial para la Seguridad Operacional de la Aviación de la OACI (Doc 10161). Algunas de las SEI nacionales están vinculadas a las SEI generales a nivel regional e internacional y ayudan a mejorar la seguridad de la aviación a nivel mundial. Otras SEI han sido adicionadas para direccionar situaciones identificadas a partir del análisis de los datos, como, por ejemplo, las denominadas categorías nacionales de alto riesgo (N-HRC).

El detalle de las iniciativas de la hoja de ruta organizacional y operacional se incluye en los apéndices A y B del presente plan.

### 5.2.1. Listado de iniciativas de la hoja de ruta organizacional

Código	Iniciativa
<b>SEI-ORG-01</b>	Actualización integral de la Ley sobre Aviación Civil.
<b>SEI-ORG-02</b>	Actualización de la reglamentación nacional para gestionar la inclusión segura de las aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo.
<b>SEI-ORG-03</b>	Garantizar la provisión de suficiente personal técnico cualificado y competente para apoyar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.
<b>SEI-ORG-04</b>	Garantizar la independencia presupuestaria de la autoridad de investigación de accidentes.
<b>SEI-ORG-05</b>	Establecer un sistema eficaz para atraer, contratar, instruir y mantener personal técnico competente en número suficiente para apoyar las investigaciones de accidentes e incidentes.

<b>SEI-ORG-06</b>	Eficientizar la asignación estratégica de recursos para habilitar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.
<b>SEI-ORG-07</b>	Personal técnico calificado y competente para habilitar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.
<b>SEI-ORG-08</b>	Actualización integral de las orientaciones técnicas y herramientas para la realización de las funciones del personal técnico.
<b>SEI-ORG-09</b>	Proporcionar a la OACI la fuente principal de información de seguridad operacional completando, presentando y actualizando todos los documentos y registros pertinentes.
<b>SEI-ORG-10</b>	Aceptación de los Programas de Análisis de Datos de Vuelo (FDAP) de los operadores aéreos.
<b>SEI-ORG-11</b>	Robustecer la vigilancia del transporte mercancías peligrosas.
<b>SEI-ORG-12</b>	Elaboración de reglamento para la notificación obligatoria de incidentes.
<b>SEI-ORG-13</b>	Implementar la Vigilancia basada en Riesgos (RBS).
<b>SEI-ORG-14</b>	Robustecer la resolución de los casos de seguridad.
<b>SEI-ORG-15</b>	Gestionar las acciones necesarias para garantizar la coordinación entre las distintas organizaciones que impactan la seguridad operacional a nivel estatal y asegurar el cumplimiento de los requerimientos internacionales relativos al SSP.
<b>SEI-ORG-16</b>	Gestionar la aceptación del SMS de los aeropuertos.
<b>SEI-ORG-17</b>	Fortalecer el sistema estatal de medición del rendimiento de seguridad operacional.
<b>SEI-ORG-18</b>	Fortalecer el marco jurídico relativo a la protección de los datos de seguridad operacional, información sobre seguridad operacional y otras fuentes conexas.

<b>SEI-ORG-19</b>	Robustecer la infraestructura del Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional (SDCPS).
<b>SEI-ORG-20</b>	Asegurar la instrucción necesaria para que el personal técnico realice sus funciones y responsabilidades en el marco del SSP.

### 5.2.2. Listado de iniciativas de la hoja de ruta operacional

<b>Código</b>	<b>Iniciativa</b>
<b>SEI-OPS-01</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT).
<b>SEI-OPS-02</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría pérdida de control en vuelo (LOC-I).
<b>SEI-OPS-03</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría colisión en vuelo (MAC).
<b>SEI-OPS-04</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría salida de pista (RE).
<b>SEI-OPS-05</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría incursión en pista (RI).
<b>SEI-OPS-06</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría relacionado con combustible (FUEL).
<b>SEI-OPS-07</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes no motores (SCF-NP).
<b>SEI-OPS-08</b>	Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría contacto anormal en la pista (ARC).

### 5.2.3. Cuestiones emergentes de seguridad operacional

El PENSO también aborda problemas emergentes. Los temas emergentes incluyen nuevas modalidades de operación, nuevas tecnologías, cambios en las políticas públicas, nuevos modelos de negocios o ideas que podrían afectar la seguridad en el futuro, para los cuales no existen datos suficientes para realizar un análisis típico de seguridad operacional.

Debido a la falta de datos de seguridad operacional, los temas emergentes de seguridad operacional no pueden considerarse automáticamente como riesgos de seguridad operacional. No obstante, es importante que el Estado dominicano permanezca atento a los temas emergentes para identificar peligros de seguridad operacional, recopilar datos relevantes y desarrollar de manera proactiva mitigaciones para abordar los riesgos de seguridad operacional asociados.

El PENSO aborda los siguientes problemas emergentes, los cuales fueron identificados a través de la metodología de juicio de expertos para un futuro análisis:

1. Operación de aeronaves no tripuladas (UAS);
2. Señalamientos láser; y
3. Tecnologías emergentes como movilidad Aérea Avanzada (AAM) y la inteligencia artificial (IA).



# 6

## **MONITOREO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL PENSO**

**El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) monitoreará continuamente la implementación de las SEI enumeradas en el PENSO** y medirá el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema nacional de aviación civil para asegurarse de que se obtengan los resultados perseguidos con la implementación de las hojas de ruta.

Además, el IDAC hará una revisión del PENSO cada cuatro (4) años, o menos si es necesario, para asegurarse de que los riesgos de seguridad operacional y los desafíos institucionales identificados, así como las SEI seleccionadas, se mantengan actualizados y permanezcan relevantes de cara al contexto operacional. El IDAC examinará periódicamente el rendimiento en materia de seguridad operacional de las iniciativas enumeradas en el PENSO para asegurarse de que se alcancen los objetivos y metas regionales de seguridad operacional. Mediante un estrecho monitoreo de las SEI, el IDAC introducirá ajustes en el PENSO y sus iniciativas, de ser necesario, y lo actualizará según corresponda.

Asimismo, el IDAC utilizará los indicadores enumerados en la Sección 5 de este plan para medir el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil y monitoreará cada meta de seguridad operacional. Se publicará un informe periódico de seguridad operacional de carácter anual para que las partes interesadas cuenten con información actualizada sobre el progreso alcanzado en el logro de los objetivos y metas de seguridad operacional, así como sobre el estado de implementación de las SEI.

En caso de que no se alcancen los objetivos y metas regionales de seguridad operacional, se analizarán las causas y se presentará información al respecto a las partes interesadas.

Cualquier pregunta sobre el PENSO y sus iniciativas, así como cualquier solicitud de información adicional, puede dirigirse a:

**Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional**

**[ssp@idac.gov.do](mailto:ssp@idac.gov.do)**



**A**

## **Apéndice**

### **Hoja de ruta organizacional**

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>SEI-ORG-01 Actualización integral de la Ley sobre Aviación Civil.</b>		
<b>ID:</b>	SEI-ORG-01			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC JAC CIAA			
<b>Gobernanza SSP:</b>	LEG / EC-1			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> </ul> </li> <li>• <b>Junta de Aviación Civil (JAC)</b></li> <li>• <b>Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)</b></li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
1.1 Conformar comisión para la revisión de la Ley.	Marzo 2026	IDAC / DL	JAC / CIAA IDAC / DRRA	Alta
1.2 Conducir revisión y consultas aplicables.	Septiembre 2026	IDAC / DL	JAC / CIAA IDAC / DRRA	Alta
1.3 Realizar propuesta de enmienda.	Diciembre 2026	IDAC / DL	JAC / CIAA IDAC / DRRA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-1			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-02 Actualización de la reglamentación nacional.</b>
<b>ID:</b>	SEI-ORG-02
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC
<b>Gobernanza SSP:</b>	PEL / OPS / AIR / ANS / AGA EC-2
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Legal</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> </ul> </li> </ul>

<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
2.1 Conducir análisis de brechas de la reglamentación nacional.	Junio 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DRRA / DL / DINA	Media
2.2 Establecer plan de actualización de la reglamentación, incluyendo la identificación de plazos y prioridades.	Septiembre 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DRRA / DL / DINA	Media
2.3 Elaborar propuestas de creación/ modificación de reglamentos.	Diciembre 2028	IDAC / DNV / DVSNA	DRRA / DL / DINA	Media

2.4 Realizar consultas y análisis aplicables.	Diciembre 2028	IDAC / DRRR	DL / DNV / DINA / DVSNA	Media
2.5 Gestionar la aprobación de los reglamentos aplicables.	Diciembre 2028	IDAC / DRRR	DL / DNV / DINA / DVSNA	Media
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-1			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-03 Garantizar la provisión de suficiente personal técnico cualificado y competente para apoyar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-03			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG/ PEL/OPS/AIR/ANS/AGA EC-3/ EC-4			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> </ul> </li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
3.1 Revisar el plan de compensación para atraer y retener a personal técnico calificado.	Diciembre 2026	IDAC / DRH	DVSNA / DINA / DNV / DGESO	Alta
3.2 Ejecutar planes para cubrir las necesidades detectadas de personal técnico calificado requerido para el volumen actual de operaciones.	Junio 2028	IDAC / DRH	DVSNA / DINA / DNV / DGESO	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-1, SE-2, SE-4 y SE-5			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-04 Garantizar la independencia presupuestaria de la autoridad de investigación de accidentes.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-04			
<b>Entidad responsable:</b>	JAC CIAA			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / AIG EC-3 / EC-4			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Junta de Aviación Civil (JAC)</li> <li>- Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
4.1 Gestionar la creación de un fondo logístico.	Febrero 2026	JAC / CIAA	TBD	Alta
4.2 Conducir un análisis del marco legal.	Marzo 2026	JAC / CIAA	TBD	Alta
4.3 Determinar brechas y prioridades.	Junio 2026	JAC / CIAA	TBD	Alta
4.4 Elaborar propuesta de modificación de La Ley para asegurar la asignación presupuestaria de la CIAA.	Marzo 2026	JAC / CIAA	TBD	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-3, SEI-4			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-05 Establecer un sistema eficaz para atraer, contratar, instruir y mantener personal técnico competente en número suficiente para apoyar las investigaciones de accidentes e incidentes.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-05			
<b>Entidad responsable:</b>	JAC CIAA			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / AIG EC-3 / EC-4			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Junta de Aviación Civil (JAC)</li> <li>- Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
5.1 Desarrollar metodología para la determinación del personal técnico requerido para la realización de las investigaciones.	Marzo 2026	JAC / CIAA	TBD	Alta
5.2 Ejecutar planes para la contratación del volumen apropiado de personal técnico calificado requerido para la realización de las investigaciones.	Junio 2026	JAC / CIAA	TBD	Alta
5.3 Establecer acuerdos con autoridades/ organizaciones aeronáuticas para la provisión de entrenamientos al personal técnico requerido para la realización de las investigaciones.	Junio 2026	JAC / CIAA	IDAC	Alta
5.4 Establecer un plan de beneficios para la retención del personal técnico requerido para la realización de las investigaciones.	Marzo 2026	JAC / CIAA	TBD	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-3, SEI-4			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-06 Eficientizar la asignación estratégica de recursos para habilitar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-06			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG EC-3			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Planificación y Desarrollo (DPD)</li> <li>- Dirección Financiera (DF)</li> <li>- Dirección de Tecnología de la Información (DTIC)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
6.1 Implementar un mecanismo para garantizar el acceso ágil y oportuno a los recursos aprobados para la realización de actividades de vigilancia no programadas.	Junio 2026	IDAC / DNV	DF / DA	Alta
6.2 Implementar los módulos relacionados a la planificación y la ejecución de recursos en el SIAGA.	Diciembre 2026	IDAC / DPD	DNV / DVSNA / DINA / DTIC	Alta
6.3 Establecer mecanismos para garantizar la trazabilidad de los recursos requeridos.	Diciembre 2028	IDAC / DPD	DTIC	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-4			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>SEI-ORG-07 Personal técnico calificado y competente para habilitar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.</b>		
<b>ID:</b>	SEI-ORG-07			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG EC-3/ EC-4			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
7.1 Establecer los criterios para determinar el orden de prioridad de las capacitaciones.	Julio 2026	IDAC / DRH	DVSNA / DINA / DNV	Alta
7.2 Automatizar el sistema de identificación y seguimiento de las cualificaciones e instrucción del personal técnico existente (AGA-ANS).	Diciembre 2026	IDAC / DRH	DTIC / DVSNA / DINA / DNV	Alta
7.3 Habilitar la visualización del orden de prioridad en el Plan de Desarrollo y Capacitación.	Diciembre 2026	IDAC / DRH	DTIC / DVSNA / DINA / DNV	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-4, SEI-5			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-08 Actualización integral de las orientaciones técnicas y herramientas para la realización de las funciones del personal técnico.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-08			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / PEL / OPS / AIR / ANS / AGA EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
8.1 Conducir análisis de necesidades de actualización de los manuales empleados por el personal técnico para la realización de sus funciones.	Junio 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DRRA	Alta
8.2 Establecer plan de desarrollo/ actualización de los manuales, incluyendo la identificación de plazos y prioridades.	Septiembre 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DRRA	Alta
8.3 Elaborar PDE aplicables.	Febrero 2028	IDAC / DNV / DVSNA	DRRA	Alta

8.4 Tramitación de las propuestas de enmienda.	Marzo 2028	IDAC / DRRRA	DNV / DVSNA	Alta
8.5 Gestionar el entrenamiento del personal.	Junio 2028	IDAC / DRRRA	DNV / DVSNA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-6			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-9 Proporcionar a la OACI la fuente principal de información de seguridad operacional completando, presentando y actualizando todos los documentos y registros pertinentes.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-9			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC JAC CIAA			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / PEL / OPS / AIR / AIG / ANS / AGA EC-1 / EC-2 / EC-3 / EC-4 / EC-5 / EC-6 / EC-7 / EC-8			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Junta de Aviación Civil (JAC)</li> <li>- Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
9.1 Actualizar elementos del plan de medidas correctivas del USOAP.	Diciembre 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DINA / DRRA / DL / DGESO JAC / CIAA	Alta
9.2 Actualizar la lista de verificación de la autoevaluación sobre la base de las PQ del CMA del USOAP.	Diciembre 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DINA / DRRA / DL / DGESO JAC / CIAA	Alta

9.3 Actualizar el cuestionario de actividades de aviación del Estado.	Diciembre 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DINA / DRRRA / DL / DGESO JAC / CIAA	Alta
9.4 Actualizar la lista de verificación del cumplimiento en el sistema de notificación electrónica de diferencias.	Diciembre 2026	IDAC / DNV / DVSNA	DINA / DRRRA / DL / DGESO JAC / CIAA	Alta
9.5 Actualizar documentos y registros, según se requiera, en forma oportuna.	Diciembre 2028	IDAC / DNV / DVSNA	DINA / DRRRA / DL / DGESO JAC / CIAA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-7			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>SEI-ORG-10 Gestionar la aceptación de los Programas de Análisis de Datos de Vuelo (FDAP) de los operadores aéreos.</b>		
<b>ID:</b>	SEI-ORG-10			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / OPS / SSP EC-6 / EC-7			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Gestión de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
10.1 Determinar las responsabilidades para la aceptación de los Programas de Análisis de Datos de Vuelo (FDAP).	Diciembre 2025	IDAC / DNV	DGESO	Alta
10.2 Documentar los procedimientos para la aceptación de los FDAP de los operadores aéreos.	Diciembre 2025	IDAC / DNV	DGESO	Alta
10.3 Gestionar la impartición de los entrenamientos al personal técnico.	Junio 2026	IDAC / DNV	DRH / DGESO	Alta
10.4 Revisar los manuales de los FDAP de los operadores aéreos y emitir los productos correspondientes.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	DGESO	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-8			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-11 Robustecer la vigilancia del transporte mercancías peligrosas.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-11			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / OPS / AGA EC-5 / EC-6 / EC-7 / EC-8			
<b>Partes interesadas:</b>	<p><b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA Dirección de Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
11.1 Determinar roles y responsabilidades para la vigilancia de los diferentes proveedores de servicios.	Abril 2026	IDAC / DVSNA	DNV / DRH	Alta
11.2 Actualizar acuerdo DNV/ DVSNA.	Junio 2026	IDAC / DVSNA	DNV	Alta
11.3 Implementar las adecuaciones en la estructura organizativa.	Septiembre 2026	IDAC / DVSNA	DNV	Alta
11.4 Revisar los reglamentos referidos al transporte de mercancías peligrosas.	Julio 2026	IDAC / DVSNA	DNV	Alta

11.5 Desarrollar y/o actualizar los procesos y/o procedimientos para la vigilancia de las mercancías peligrosas.	Agosto 2026	IDAC / DVSNA	DNV	Alta
11.6 Desarrollar las guías de trabajo y documentación de orientación.	Agosto 2026	IDAC / DVSNA	DNV	Alta
11.7 Gestionar el entrenamiento para el personal técnico aplicable.	Diciembre 2026	IDAC / DVSNA	DNV / DRH	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-8			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):	SEI-ORG-12 Elaboración de reglamento para la notificación obligatoria de incidentes.			
ID:	SEI-ORG-12			
Entidad responsable:	IDAC			
Gobernanza SSP:	ORG / AIG / SSP EC-2 / EC-4 / EC-5			
Partes interesadas:	<p><b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> <li>- Junta de Aviación Civil (IDAC)</li> <li>- Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)</li> </ul>			
Acción/medida				
Acción	Plazo	Unidad responsable	Involucrados	Prioridad
12.1 Elaborar propuesta de reglamento para la notificación de incidentes.	Diciembre 2025	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA / DRRA / JAC / CIAA	Alta
12.2 Sostener reunión con las áreas técnicas para obtener consenso sobre el borrador.	Junio 2026	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA / DRRA / DNV / DVSNA / DINA / JAC / CIAA	Alta

12.3 Remitir PDE para fines de tramitación.	Julio 2026	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA / DRRRA JAC / CIAA	Alta
12.4 Realizar actividades de sensibilización al personal interno y externo.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA / DRR / DNV / DVSNA / DINA JAC / CIAA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-10 SEI-11			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):	SEI-ORG-13 Implementar la Vigilancia basada en Riesgos (RBS).			
ID:	SEI-ORG-13			
Entidad responsable:	IDAC			
Gobernanza SSP:	ORG / PEL / OPS / AIR / ANS / AGA EC-2 / EC-3 / EC-7 / EC-8			
Partes interesadas:	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> </ul>			
Acción/medida				
Acción	Plazo	Unidad responsable	Involucrados	Prioridad
13.1 Determinar roles y responsabilidades para la implementación de RBS.	Octubre 2026	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA	Alta
13.2 Desarrollar metodología para la implementación de RBS.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA	Alta
13.3 Elaborar los perfiles de riesgos para los distintos proveedores de servicios con SMS aceptado.	Junio 2027	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA	Alta

13.4 Desarrollar y/o actualizar la documentación de referencia.	Diciembre 2027	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA	Alta
13.5 Desarrollar y/o actualizar las guías de trabajo/ listas de verificación.	Diciembre 2027	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA	Alta
13.6 Desarrollar y/o actualizar los módulos correspondientes en el SIAGA.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DTIC / DNV / DVSNA	Alta
13.7 Gestionar el entrenamiento del personal técnico en la metodología desarrollada.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DRH / DNV / DVSNA	Alta
13.8 Gestionar la creación/ adecuación plataformas para la gestión de los perfiles basados en riesgos y la planificación de la vigilancia.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DTIC / DNV / DVSNA	Media
13.9 Elaborar los perfiles basados en riesgos automatizados.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA	Media
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.4			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-8			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-14 Robustecer la resolución de los casos de seguridad.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-14			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / PEL / OPS / AIR / ANS / AGA EC-2 / EC-3 / EC-7 / EC-8			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
14.1 Enmendar el RAD 20 para incluir las modificaciones de La Ley 17-24.	Junio 2025	IDAC / DL	DRRA / DNV / DVSNA / DINA	Alta
14.2 Desarrollar y/o actualizar políticas/procesos/ procedimientos para la resolución de los casos de seguridad.	Junio 2026	IDAC / DL	DRRA / DNV / DVSNA / DINA	Alta

14.3 Actualizar el IDAC 4000 Manual del inspector para la aplicación del reglamento sobre sanciones administrativas.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	DL / DRRRA / DVSNA / DINA	Alta
14.4 Desarrollar el Manual del inspector para la aplicación del reglamento sobre sanciones administrativas de la DVSNA.	Abril 2026	IDAC / DVSNA	DL / DRRRA / DNV / DVSNA / DINA	Alta
14.5 Implementar la estructura funcional para aplicación de sanciones AGA.	Marzo 2026	IDAC / DVSNA	DL/ DRH	Alta
14.6 Gestionar entrenamiento al personal técnico en relación con los cambios realizados.	Diciembre 2027	IDAC / DL	DRRA / DNV / DVSNA / DINA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	2.1-2.4			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-8			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-15 Gestionar las acciones necesarias para garantizar la coordinación entre las distintas organizaciones que impactan la seguridad operacional a nivel estatal y asegurar el cumplimiento de los requerimientos internacionales relativos al SSP.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-15			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	SSP EC-1 / EC-2 / EC-3 / EC-4 / EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
15.1 Gestionar la aprobación del proyecto de conformación del Comité de coordinación del SSP y la realización de las reuniones aplicables.	Marzo 2026	IDAC / DGESO	DG / DL	Alta
15.2 Asegurar el respaldo de la política estatal de seguridad operacional por parte de las organizaciones aplicables del Comité de Coordinación SSP.	Junio 2026	IDAC / DGESO	DG / DL	Alta

15.3 Gestionar la aprobación de la actualización del protocolo de coordinación IDAC-CIAA.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	IDAC / DNV / DVSNA / DRRR JAC / CIAA	Alta
15.4 Realizar la propuesta de enmienda del RAD 110 de conformidad con la segunda enmienda del Anexo 19.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DG / DL / DRRR / DNV / DVSNA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	3.1-3.2			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-13			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-16 Gestionar la aceptación del SMS de los aeropuertos.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-16			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	AGA/SSP EC-6			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> - Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) - Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
16.1 Gestionar la verificación in situ de la etapa III de la implementación del SMS de los aeródromos certificados aplicables.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DVSNA	Alta
16.2 Gestionar la verificación in situ de la etapa IV de la implementación del SMS de los aeródromos certificados aplicables.	Diciembre 2027	IDAC / DGESO	DVSNA	Alta
16.3 Emitir los productos de aceptación aplicables.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DG/ DVSNA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	3.1, 3.2, 3.3			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-13			
<b>Referencia del RASP:</b>	3.2			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

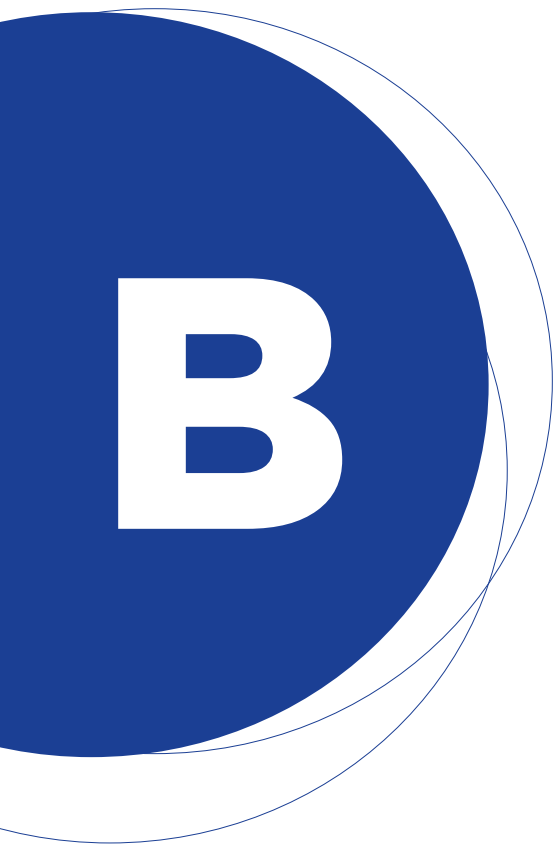
<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-17 Fortalecer el sistema estatal de medición del rendimiento de seguridad operacional.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-17			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / PEL / OPS / AIR / AIG / ANS / AGA / SSP EC-5 / EC-6 / EC-7 / EC-8			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Tecnología de la Información (DTIC)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
17.1 Realizar sensibilización de la propuesta de circular a los proveedores de servicios.	Marzo 2026	IDAC / DGESO	DL / DRRA / DNV / DVSNA	Alta
17.2 Gestionar la aprobación de la circular.	Marzo 2026	IDAC / DGESO	DL / DRRA / DNV / DVSNA	Alta
17.3 Establecer los acuerdos de desempeño con los distintos proveedores de servicios.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DNV / DVSNA	Alta
17.4 Implementar los mecanismos de monitoreo de los acuerdos establecidos.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DTIC	Media
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	3.1-3.4			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-13, SEI-18			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-18 Fortalecer el marco jurídico relativo a la protección de los datos de seguridad operacional, información sobre seguridad operacional y otras fuentes conexas.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-18			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	LEG / ORG / PEL / OPS / AIR / AIG / ANS / AGA / SSP EC-1 / EC-2 / EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> - Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) - Dirección Legal (DL) - Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
18.1 Gestionar la realización de un análisis jurídico relativo a la protección de los datos de seguridad operacional.	Junio 2026	IDAC / DGESO	DL / DRRA	Alta
18.2 Definir el marco de protección de la información, condiciones de uso y principios de cultura justa aplicables a los fines de promover y facilitar la obtención de información de seguridad operacional.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DL / DRRA	Alta
18.3 Realizar propuestas de desarrollo/ actualización de la documentación relativa al marco de protección.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DL / DRRA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	3.1-3.2			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-17			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-19 Robustecer la infraestructura del Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos de Seguridad Operacional (SDCPS).</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-19			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	LEG / ORG / PEL / OPS / AIR / AIG / ANS / AGA / SSP EC-1 / EC-2 / EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Dirección de Tecnologías de la Información (DTIC)</li> <li>- Dirección Legal (DL)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
19.1 Desarrollar/ actualizar instrumento para la captura de los datos de seguridad operacional provenientes de fuentes internas.	Diciembre 2025	IDAC / DGESO	DL / DNV / DVSNA / DINA	Alta
19.2 Realizar propuesta de mejoras al SDCPS.	Diciembre 2025	IDAC / DGESO	DTIC	Media
19.3 Validar las mejoras realizadas.	Junio 2026	IDAC / DGESO	DTIC	Media

19.4 Realizar propuestas de mejoras a partir de los resultados de la validación.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DTIC	Media
19.5 Implementar estrategias para la identificación de peligros y la evaluación sistemática de los riesgos a partir de los datos capturados en el SDCPS.	Junio 2028	IDAC / DGESO	DTIC	Alta
19.6 Implementar estrategias para el seguimiento de las acciones y la evaluación de la efectividad de los controles determinados.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	DTIC	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	3.1-3.2			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-17			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-ORG-20 Asegurar la instrucción necesaria para que el personal técnico realice sus funciones y responsabilidades en el marco del SSP.</b>			
<b>ID:</b>	SEI-ORG-20			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ORG / PEL / OPS / AIR / AIG / ANS / AGA / SSP EC-3 / EC-4 / EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<p><b>Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea y Aeródromos (DVSNA)</li> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> <li>- Junta de Aviación Civil (IDAC)</li> <li>- Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
20.1 Desarrollar el programa de entrenamiento relativo al SSP.	Diciembre 2026	IDAC / DGESO	DRH / DNV / DVSNA / JAC / CIAA / DRH	Alta
20.2 Implementar mecanismo para facilitar la ejecución de la capacitación requerida.	Diciembre 2027	IDAC / DGESO	DL JAC / CIAA / DRH	Alta
20.3 Implementar mecanismo para evaluar la efectividad de la capacitación requerida.	Diciembre 2028	IDAC / DGESO	JAC / CIAA / DRH	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	3.1-3.2			
<b>Referencia del GASP:</b>	SEI-19			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			



## **Apéndice**

### **Hoja de ruta operacional**

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>SEI-OPS-01 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT).</b>		
<b>ID:</b>	SEI-OPS-01			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	PEL / OPS / ANS / AGA EC-3 / EC-4/ EC-5/ EC-6			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores aéreos</li> <li>- Pilotos de aviación general y comercial</li> <li>- Proveedor de servicios de navegación aérea</li> <li>- Operadores de aeródromos</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
1.1 Promover una mayor conciencia sobre los riesgos de aproximación, priorizando escenarios relevantes.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	DGESO	Media
1.2 Asegurar la ejecución de la primera fase del proyecto DVSNA-002-2022 para la actualización oportuna y la exactitud de los datos electrónicos de terreno y obstáculos (eTOD).	Diciembre 2027	IDAC / DVSNA	DINA / DPD	Alta

1.3 Realizar un levantamiento del cableado eléctrico en las proximidades de los aeropuertos y gestionar la instalación de balizas del tendido eléctrico en las proximidades de los aeropuertos aplicables.	Diciembre 2027	IDAC / DVSNA	DG	Alta
1.4 Asegurar el abordaje de estos riesgos durante la realización de los chequeos bianuales de pilotos privados.	Diciembre 2027	IDAC / DNV	TBD	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.5			
<b>Referencia del GASP:</b>	OPS-1			
<b>Otras referencias:</b>	Formato DVSNA-002-2022			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-OPS-02 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría pérdida de control en vuelo (LOC-I).</b>			
<b>ID:</b>	SEI-OPS-02			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	PEL / OPS EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores aéreos</li> <li>- Pilotos de aviación comercial</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
2.1 Asegurar la implementación de los programas especiales de instrucción en vuelo orientados a las líneas aéreas (LOFT) en los operadores aéreos bajo RAD 121.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	TBD	Alta
2.2 Promover el uso de los programas especiales de instrucción en vuelo orientados a las líneas aéreas (LOFT) en los operadores aéreos bajo RAD 135 aplicables.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	TBD	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.5			
<b>Referencia del GASP:</b>	OPS-2			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-OPS-03 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría colisión en vuelo (MAC).</b>			
<b>ID:</b>	SEI-OPS-03			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	ANS / AGA / SSP EC-3 / EC-4 / EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proveedor de servicios de navegación aérea</li> <li>- Operadores de aeródromos</li> <li>- Operadores aéreos</li> <li>- Pilotos de aviación general y comercial</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
3.1 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.	Diciembre 2025	IDAC / DGESO	DVSNA	Media
3.2 Promover el uso de la comunicación CPDLC para entrega de autorización en tierra (clearance delivery) u otras informaciones contribuyentes.	Diciembre 2026	IDAC / DVSNA	DINA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.5			
<b>Referencia del GASP:</b>	OPS-3			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-OPS-04 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría salida de pista (RE).</b>			
<b>ID:</b>	SEI-OPS-04			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	PEL / OPS / ANS / AGA / SSP EC-3 / EC-4 / EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores de aeródromos</li> <li>- Operadores aéreos</li> <li>- Pilotos de aviación general y comercial</li> <li>- Proveedor de servicios de navegación aérea</li> <li>- Personal de operaciones en tierra</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
4.1 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.	Diciembre 2025	IDAC / DGESO	DVSNA	Media
4.2 Establecer un programa estatal de seguridad operacional en la pista.	Diciembre 2026	IDAC / DVSNA	DNV / DINA	Alta
4.3 Evaluar la necesidad de instalación de sistemas de aviso y prevención de sobrepaso de la pista de las aeronaves.	Diciembre 2028	IDAC / DVSNA	TBD	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.5			
<b>Referencia del GASP:</b>	OPS-4			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-OPS-05 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría incursión en pista (RI).</b>			
<b>ID:</b>	SEI-OPS-05			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	PEL / OPS / ANS / AGA / SSP EC-3 / EC-4 / EC-5			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores de aeródromos</li> <li>- Proveedor de servicios de navegación aérea</li> <li>- Personal de rampa</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
5.1 Establecer un programa estatal de seguridad operacional en la pista.	Diciembre 2026	IDAC / DVSNA	DNV / DINA	Alta
5.2 Garantizar la identificación y emisión de la publicación de información aeronáutica (AIP) de lugares críticos en los aeródromos;	Junio 2027	IDAC / DVSNA	DINA	Alta
5.3 Asegurar la formulación y aplicación de estrategias adecuadas para eliminar peligros o atenuar riesgos asociados a los lugares críticos identificados.	Diciembre 2027	IDAC / DVSNA	DINA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.4			
<b>Referencia del GASP:</b>	OPS-5			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>	<b>SEI-OPS-06 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría relacionado con combustible (FUEL).</b>			
<b>ID:</b>	SEI-OPS-06			
<b>Entidad responsable:</b>	IDAC			
<b>Gobernanza SSP:</b>	PEL / OPS / AIG / AG / SSP EC-3 / EC-4 / EC-5 / EC-6 / EC-7			
<b>Partes interesadas:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores aéreos</li> <li>- Pilotos de aviación general y comercial</li> <li>- Operadores de aeródromos</li> <li>- Proveedores de combustible de aviación</li> </ul>			
<b>Acción/medida</b>				
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Unidad responsable</b>	<b>Involucrados</b>	<b>Prioridad</b>
6.1 Incrementar preguntas relativas a la gestión de combustible en los procesos de evaluación a los pilotos.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	TBD	Alta
6.2 Fortalecer los aspectos relacionados a la revisión de la gestión de combustible en los procesos de certificación y vigilancia de los operadores que realizan almacenamiento y abastecimiento de combustible.	Diciembre 2027	IDAC / DNV	TBD	Alta
6.3 Asegurar la certificación de los proveedores de combustible aeronáuticos.	Diciembre 2028	IDAC / DVSNA	TBD	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.4			
<b>Referencia del GASP:</b>	N/A			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):	SEI-OPS-07 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría falla o mal funcionamiento de sistemas/componentes no motores (SCF-NP).			
ID:	SEI-OPS-07			
Entidad responsable:	IDAC			
Gobernanza SSP:	PEL / AIR / AIG / SSP EC-2 / EC-4 / EC-5 / EC-6 / EC-7			
Partes interesadas:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores aéreos</li> <li>- Talleres de mantenimiento aeronáuticos</li> <li>- Técnicos de mantenimiento</li> <li>- Personal gerencial de mantenimiento</li> <li>- Estudiantes de técnico de mantenimiento aeronáutico</li> </ul>			
Acción/medida				
Acción	Plazo	Entidad responsable	Involucrados	Prioridad
7.1 Impartir charlas de aspectos generales de mantenimiento y estándares y prácticas recomendadas de la industria.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	TBD	Media
7.2 Incrementar los requisitos normativos para la certificación de los técnicos de mantenimiento aeronáuticos.	Diciembre 2027	IDAC / DNV	TBD	Alta
7.3 Establecer un laboratorio de mantenimiento para la evaluación practica de los candidatos a técnicos de mantenimiento.	Diciembre 2027	IDAC / DNV	TBD	Alta

7.4 Gestionar el desarrollo de programas de formación continuada para los técnicos de mantenimiento aeronáutico y personal gerencial de mantenimiento.	Junio 2028	IDAC / DNV	ASCA	Alta
7.5 Promover iniciativas para la implementación de los programas de confiabilidad (CAAS).	Diciembre 2028	IDAC / DNV	DGESO	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.4			
<b>Referencia del GASP:</b>	N/A			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			

Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):	SEI-OPS-08 Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría contacto anormal en la pista (ARC).			
ID:	SEI-OPS-08			
Entidad responsable:	IDAC			
Gobernanza SSP:	PEL / AIR / AIG / SSP EC-2 / EC-4 / EC-5 / EC-6 / EC-7			
Partes interesadas:	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores aéreos</li> <li>- Pilotos de transporte de línea aérea</li> <li>- Aeródromos</li> <li>- Proveedor de servicios de navegación aérea</li> </ul>			
Acción/medida				
Acción	Plazo	Entidad responsable	Involucrados	Prioridad
8.1 Promover la actualización de los programas de entrenamiento en las escuelas de formación de pilotos para garantizar que incluyan prácticas específicas sobre recuperación de maniobras críticas.	Junio 2026	IDAC / DNV	TBD	Alta
8.2 Promover el uso de simuladores para entrenar situaciones no ideales, como la gestión de rebotes.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	TBD	Alta

8.3 Considerar el requerimiento mínimo de horas de vuelo para iniciar la fase de soleo.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	TBD	Alta
8.4 Desarrollar material de orientación sobre aproximaciones no estabilizadas.	Diciembre 2026	IDAC / DNV	DGESO	Media
8.5 Implementación de la notificación eficaz y oportuna de las condiciones meteorológicas y del aeródromo (GRF).	Diciembre 2027	IDAC / DVSNA	DNV/ DINA	Alta
8.6 Desarrollar material de orientación y un programa de capacitación sobre pavimento, mantenimiento y operaciones de pistas desde la perspectiva del operador del aeródromo.	Diciembre 2026	IDAC / DVSNA	TBD	Media
8.7 Establecer un programa estatal de seguridad operacional en la pista.	Diciembre 2026	IDAC / DVSNA	DNV/ DINA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP:</b>	1.1-1.4			
<b>Referencia del GASP:</b>	N/A			
<b>Otras referencias:</b>	N/A			







Instituto Dominicano de Aviación Civil



[www.idac.gob.do](http://www.idac.gob.do)



@idacrd

