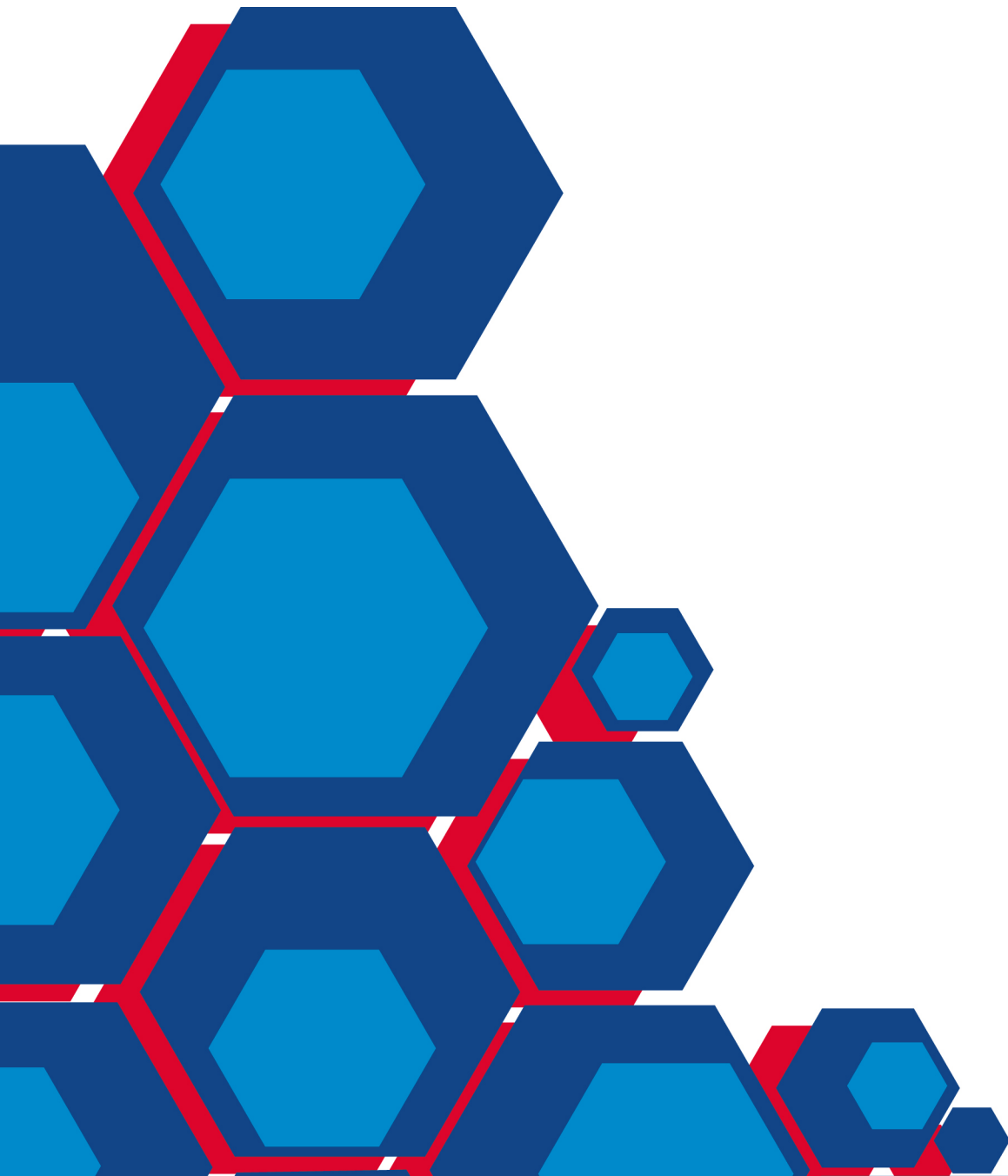




# PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL (PENSO) 2022-2024



# CRÉDITOS

**Héctor E. Porcella Dumas**  
Director General Interino

**Sarah Estévez**  
Directora de Planificación y Desarrollo

**Bernarda De Jesús Franco**  
Directora Legal

**Claudia Roa**  
Directora de Navegación Aérea

**Gender Castro**  
Director de Vigilancia de la Seguridad Operacional

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

**Franklin Reyes Rossó**  
Director de Reglamentación y Registro de Aeronaves

**Ana Ysa Tejeda Valdez**  
Directora de Recursos Humanos

**Luis José Chávez**  
Director de Comunicaciones y Relaciones Públicas

**Raúl Muñoz Estrada**  
Director de Tecnología de la Información y Comunicación

**Joaquín Félix**  
Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación

**Irmenia Peña**  
Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación

**Antony Pérez**  
Coordinador Técnico DINA

**Julio César Mejía**  
Coordinador Técnico DINA

**Rodolfo Victoria**  
Coordinador Técnico DNV

**Danís González**  
Coordinador Técnico DVSO

**Aura Yocasta Cedeño**  
Coordinador de Dirección DVSO

**Gerson Mena**  
Coordinador de Gestión DVSO

**Joan Manuel Burgos**  
Coordinador Dirección DPD

**Annis Agramonte**  
Encargada de Control de Reglamentos y Documentos Técnicos

**Olga Yasilis Herasme**  
Encargada Depto. Contratos Aeronáuticos y Certificación DL

**Francisco Vargas**  
Encargado Depto. Formulación y Monitoreo Interno DPD

**Cristina Marmolejos**  
Encargada Depto. Evaluación de Desempeño, Capacitación y desarrollo

**Yeny Genao**  
Encargada Depto. Planificación de Recursos Humanos

**Marino Cruz Jáquez**  
Encargado Depto. Operaciones DNV

**Edgar Almonte**  
Encargado Depto. Aeronavegabilidad DNV

**Félix Adames**  
Encargado Div. Transporte Líneas Aéreas DNV

**Elda Almonte**  
Encargada Depto. Gestión Estatal de la Seguridad Operacional

**Ninoska Rodríguez**  
Encargada Div. Gestión Estatal del Riesgo de la Seguridad Operacional

**Alicia Ventura**  
Encargada Div. Aseguramiento Estatal de la Seguridad Operacional





## TABLA DE CONTENIDO

### 01 **Introducción**

- 1.1 Propósito del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional
- 1.2 Relación entre PENSO y PEGSO

### 03 **Retos y prioridades globales en la planificación de la Seguridad Operacional**

- 3.1 Riesgos Globales de Seguridad Operacional
- 3.2 Riesgos Regionales de Seguridad Operacional
  - 3.2.1 Hoja de Ruta Organizacional (ORG)
  - 3.2.2 Hoja de Ruta Operacional (OPS)

### 05 **Monitoreo de la Implementación del PENSO**

### 02 **Responsabilidades y Funciones**

- 2.1 Responsables de la elaboración, implementación y el monitoreo del PENSO
- 2.2 Responsabilidad de las partes interesadas del sistema nacional de aviación

### 04 **Enfoque estratégico de República Dominicana para gestionar la Seguridad Operacional de la aviación**

- 4.1 Contexto operacional del Estado Dominicano
- 4.2 Retos y prioridades nacionales
- 4.3 Riesgos nacionales de seguridad operacional
- 4.4 Objetivos, Metas, e indicadores nacionales de seguridad operacional

## APÉNDICE A

Hoja de Ruta Organizacional (ORG)

## APÉNDICE B

Hoja de Ruta Operacional (OPS)

# ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

<b>AGA</b>	Aeródromo y Ayudas Terrestres
<b>AIG</b>	Investigación de Accidentes e Incidentes
<b>ANS</b>	Servicios de Navegación Aérea
<b>ANSP</b>	Proveedor de Servicios de Navegación Aérea
<b>ATM</b>	Gestión del Tráfico Aéreo
<b>ATS</b>	Servicios de Tráfico Aéreo
<b>CDFA</b>	Aproximaciones de descenso continuo
<b>CFIT</b>	Vuelo Controlado contra el Terreno
<b>CPDLC</b>	Datos Controlador-Piloto
<b>CST</b>	Equipo Colaborativo de Seguridad Operacional
<b>CRSO</b>	Comité de Revisión de la Seguridad Operacional
<b>GANP</b>	Plan Global de Navegación Aérea
<b>GASP</b>	Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación
<b>GRF</b>	Formato Global de Reporte
<b>HRC</b>	Categorías de Sucesos de Alto Riesgo
<b>ILS</b>	Sistema de Aterrizaje Instrumental
<b>IPPT</b>	Instrucción Práctica en el Puesto de Trabajo
<b>OACI</b>	Organización de Aviación Civil Internacional
<b>LOC-I</b>	Pérdida de Control en Vuelo
<b>MAC</b>	AIRPROX/alerta TCAS/pérdida de separación/casi colisiones/ colisiones en el aire
<b>MET</b>	Meteorología Aeronáutica
<b>NASP</b>	Plan Nacional de Seguridad Operacional de la Aviación
<b>NACC</b>	Norteamérica, Centroamérica y el Caribe
<b>NHRC</b>	Categorías de Sucesos de Alto Riesgo Nacionales
<b>NOTAM</b>	Aviso al Personal Aeronáutico
<b>OJT</b>	Entrenamiento Práctico en el Puesto de Trabajo
<b>OPS</b>	Operaciones de Aeronaves (área de auditoría del USOAP)
<b>OPS</b>	Operacional (Seguridad operacional)
<b>ORG</b>	Organización de la Aviación Civil (Área de Auditoría del USOAP)
<b>ORG</b>	Organizacional (Seguridad operacional)
<b>PEGSO</b>	Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional
<b>PMRS</b>	Planes de Mitigación de Riesgos Sectoriales.
<b>PQ</b>	Preguntas de Protocolo
<b>RAD</b>	Reglamento Aeronáutico Dominicano
<b>RASG</b>	Grupos Regionales sobre Seguridad Operacional de la Aviación
<b>RASG-PA</b>	Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación - Panamericano
<b>RASP</b>	Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación
<b>RBS</b>	Vigilancia basada en Riesgos
<b>SARPs</b>	Normas y Métodos Recomendados
<b>SEI</b>	Iniciativas de Mejoramiento de la Seguridad Operacional
<b>SIAGA</b>	Sistema Integrado Automatizado de Gestión Aeronáutica
<b>SIMS</b>	Sistema de Monitoreo de Seguridad Operacional
<b>SMS</b>	Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional
<b>SPI</b>	Indicador de Desempeño de Seguridad Operacional
<b>SSC</b>	Preocupación Significativa de Seguridad Operacional
<b>SSO</b>	Vigilancia de la Seguridad Operacional del Estado
<b>SSP</b>	Programa de Seguridad Operacional del Estado
<b>SSPIA</b>	Evaluación de la Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional
<b>UPRT</b>	Prevención y Recuperación de la Pérdida de Control de la Aeronave
<b>USOAP</b>	Programa Universal de Auditoría de Vigilancia de la Seguridad Operacional

# Palabras del Director General Interino

El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) ha establecido a través de su Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO), los principios claves que constituyen la guía para la gestión de la seguridad operacional en el sistema nacional de aviación civil.

El Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional de la aviación (PENSO) establece la estrategia que respalda los objetivos, las metas y planes de acción que permiten alcanzar mejores niveles de seguridad operacional en República Dominicana.

El propósito del PENSO es reducir continuamente las fatalidades y el riesgo de fatalidad mediante la planificación y la implementación de una estrategia de coordinación nacional e internacional de seguridad operacional de la aviación civil. El PENSO promueve la implementación efectiva del sistema de vigilancia de la Seguridad Operacional con un enfoque basado en la gestión del riesgo para la seguridad operacional como estrategia base para la toma de decisiones.

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). Durante su desarrollo del PENSO, adicionalmente, se han realizado las vinculaciones pertinentes con el Plan Estratégico Institucional 2021-2024, el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO) y el Plan Nacional de Navegación Aérea del Estado Dominicano.

Los resultados del plan favorecerán el desarrollo de acciones focalizadas involucrando el compromiso de las autoridades de aviación civil y de la industria en su ejecución para garantizar el crecimiento sostenido del transporte aéreo como instrumento clave para ese propósito, en armonía con los objetivos estratégicos de la OACI y apoyando al mismo tiempo el logro de los objetivos de desarrollo sostenible de República Dominicana.

Para esto nos comprometemos a llevar a cabo las actividades contenidas en el presente plan y a proveer los recursos necesarios para mejorar la seguridad operacional de la aviación nacional.

**Héctor E. Porcella Dumas**  
Director General (Interino)  
Instituto Dominicano de Aviación Civil

# Introducción

1.1 Propósito del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional

1.2 Relación entre PENS0 y PEGSO

# 1.INTRODUCCIÓN

Un sistema de aviación operacionalmente seguro contribuye al desarrollo económico de los Estados. En tal sentido, el Estado dominicano se compromete a mejorar la seguridad operacional de la aviación gestionando y proporcionando recursos necesarios para el desarrollo del sector aeronáutico mediante el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional (PENSO). El PENSO tiene como objetivo determinar iniciativas para reducir los riesgos asociados a las operaciones de aviación en República Dominicana con la elaboración e implementación de una estrategia nacional de seguridad operacional de la aviación para el período 2022-2024.

El PENSO promueve la implementación efectiva de sistemas de vigilancia de la seguridad operacional del Estado dominicano a través de la identificación de las Iniciativas de Mejoras 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.

Esta primera edición del PENSO presenta la estrategia nacional y la hoja de ruta de acciones para mejorar la seguridad operacional de la aviación para el período 2022 a 2024.

El PENSO 2022-2024 complementa el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO) del Estado dominicano. Este ha sido elaborado acorde con el Plan Global para la Seguridad Operacional de la aviación (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 dominicano.

## 1.1 Propósito del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Operacional

El PENSO aborda todos los aspectos del transporte aéreo a nivel estatal con el objetivo de proporcionar una estrategia clara y completa de planificación y ejecución para el desarrollo a corto, medio y largo plazo del sector de la aviación civil dominicana. En este se han definido las responsabilidades, los plazos y los entregables a través de la hoja de ruta.

El PEGSO establece cómo el Estado dominicano identifica, supervisa y mantiene la eficacia de su desempeño en seguridad operacional de la aviación, y establece los principios clave de seguridad operacional que sustentan el sistema de aviación.

El PENSO es el elemento de mejora continua del SSP dominicano, por tanto, prioriza las iniciativas que tienen como objetivo mejorar la seguridad operacional de la aviación con la identificación de estrategias y acciones para reducir riesgos específicos.

## 1.2 Relación entre PENSO y PEGSO

Por medio de la implementación del SSP el Estado identifica y mitiga los riesgos nacionales de seguridad operacional. El SSP proporciona información de seguridad operacional al PENSO. Por tanto, el PEGSO permite al Estado dominicano gestionar sus actividades de aviación de manera coherente y proactiva, 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 que se produce como parte de la documentación del SSP. Es el medio por el cual el Estado dominicano define e impulsa la implementación de las SEI generadas en el proceso del SSP y tomadas del GASP de la OACI y del Plan Regional de Seguridad Operacional de la Aviación para Norteamérica, Centroamérica y Caribe.





# Responsabilidades y Funciones

2.1 Responsables de la elaboración,  
implementación y el monitoreo  
del PENSO

2.2 Responsabilidad de las partes  
interesadas del sistema  
nacional de aviación



## 2. RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

### 2.1 Responsables de la elaboración, implementación y el monitoreo del PENSO

El IDAC como organización apoderada de la implementación y la mantención del SSP, es también, la autoridad responsable por la elaboración, implementación y monitoreo del PENSO.

El PENSO 2022-2024 ha sido elaborado por un equipo de desarrollo 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 Comité de Revisión de la Seguridad Operacional (CRSO) del IDAC es responsable del seguimiento a la implementación de las actividades del PENSO.

### 2.2 Responsabilidad de las partes interesadas del sistema nacional de aviación

Las partes interesadas son 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 que podrán generar propuestas y mejores prácticas que contribuyan en la mejora de la seguridad operacional.

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.

# **Retos y prioridades globales en la planificación de la seguridad operacional**

**3.1 Riesgos Globales de la Seguridad Operacional**

**3.2 Riesgos Regionales de la Seguridad Operacional**

**3.2.1 Hoja de ruta Organizacional (ORG)**

**3.2.2 Hoja de ruta Operacional (OPS)**



## 3. RETOS Y PRIORIDADES GLOBALES EN LA PLANIFICACIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

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.

### 3.1 Riesgos Globales de Seguridad Operacional

Mediante el GASP, la OACI ha identificado las cinco Categorías de Sucesos de Alto Riesgo Globales (G-HRC, Global High Risk Category por sus siglas en inglés) en función de las tasas de mortalidad y la cantidad de accidentes e incidentes, las cuales se detallan a continuación:

1. Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT);
2. Pérdida de control en vuelo (LOC-I);
3. Colisión en vuelo (MAC);
4. Excursión de pista (RE);
5. Incursión en la pista (RI).

El GASP ha contemplado unas hojas de ruta (planes de acción) específicos sobre desafíos organizacionales y riesgos de seguridad operacional para apoyar a los Estados en el logro de las metas del GASP.

### 3.2 Riesgos 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.

En el NACC RASP se contemplaron diversos aspectos para determinar las cuestiones de seguridad operacional, tales como: la importante diversidad intrínseca entre los Estados/Administraciones de las Regiones NAM/CAR y la industria en términos de contexto operacional, gobernanza/soberanía, geografía y terreno, cultura, lengua, nivel de desarrollo y conocimientos. También, recursos limitados: reducción de personal, restricciones presupuestarias, amenaza frecuente de fenómenos naturales: huracanes, cenizas volcánicas, terremotos, entre otros.

### **3.2.1 Hoja de Ruta Organizacional (ORG)**

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.

### **3.2.2. Hoja de Ruta Operacional (OPS)**

Las siguientes cuatro Categorías de Alto Riesgo (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. 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.

El NACC RASP aborda los siguientes los riesgos de seguridad operacional (OPS):

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



# **Enfoque estratégico de República Dominicana para gestionar la Seguridad Operacional de la Aviación**

**4.1 Contexto operacional del  
Estado Dominicano**

**4.2 Retos y prioridades  
nacionales**

**4.3 Riesgos nacionales de  
Seguridad Operacional**

**4.4 Objetivos, metas e indicadores  
nacionales de Seguridad Operacional**

# 4. ENFOQUE ESTRATÉGICO DE REPÚBLICA DOMINICANA PARA GESTIONAR LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LA AVIACIÓN

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. 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 los HRC.

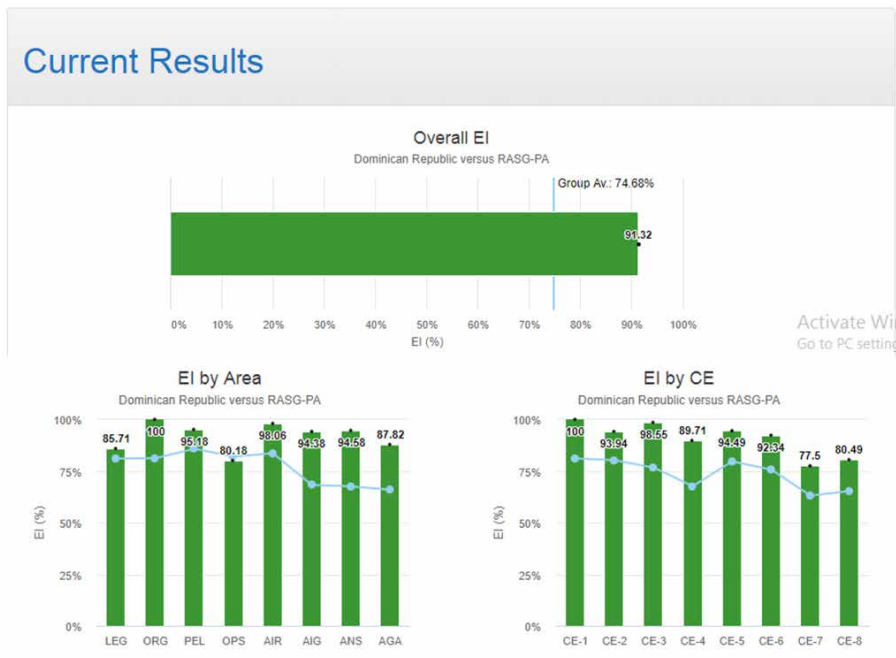
En el marco del monitoreo continuo del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP CMA), en el 2017 la OACI realizó la última verificación in situ del sistema de supervisión de la seguridad operacional en República Dominicana, resultando un 91.32% de implementación efectiva.

Con este resultado República Dominicana se ubica en la región de América del Norte, América Central y el Caribe dentro del diez por ciento de los Estados Miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional con resultados de implementación efectiva superiores al 90%.

## USOAP Report

Dominican Republic in RASG-PA group

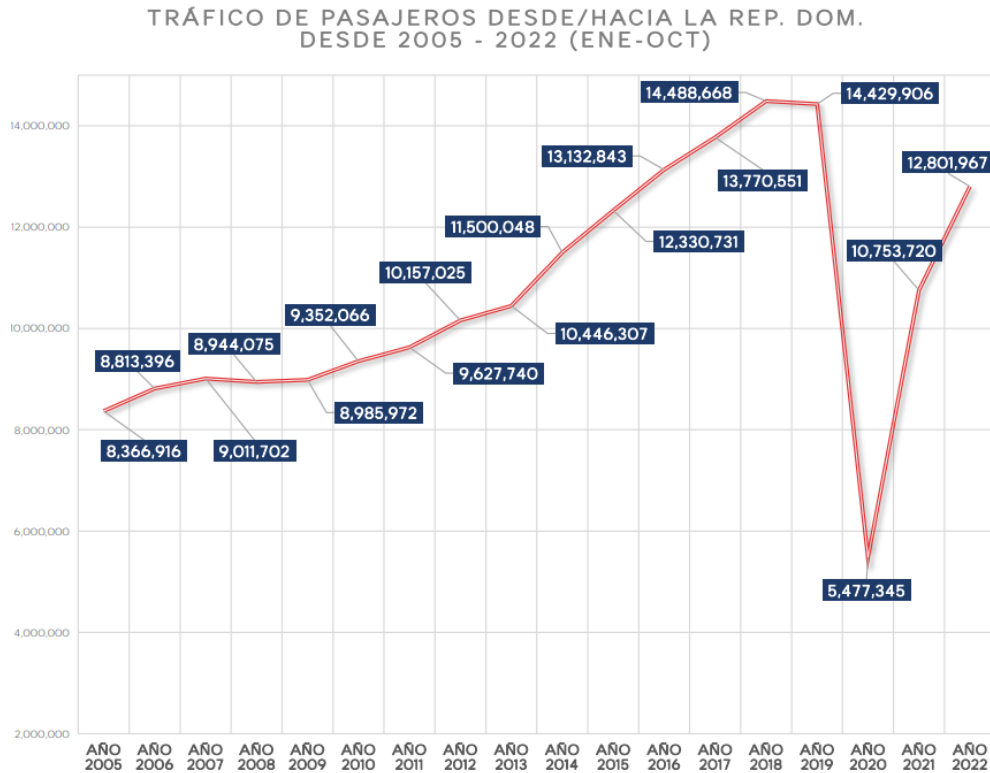
Generated 2019-06-08T00:32:49.960Z





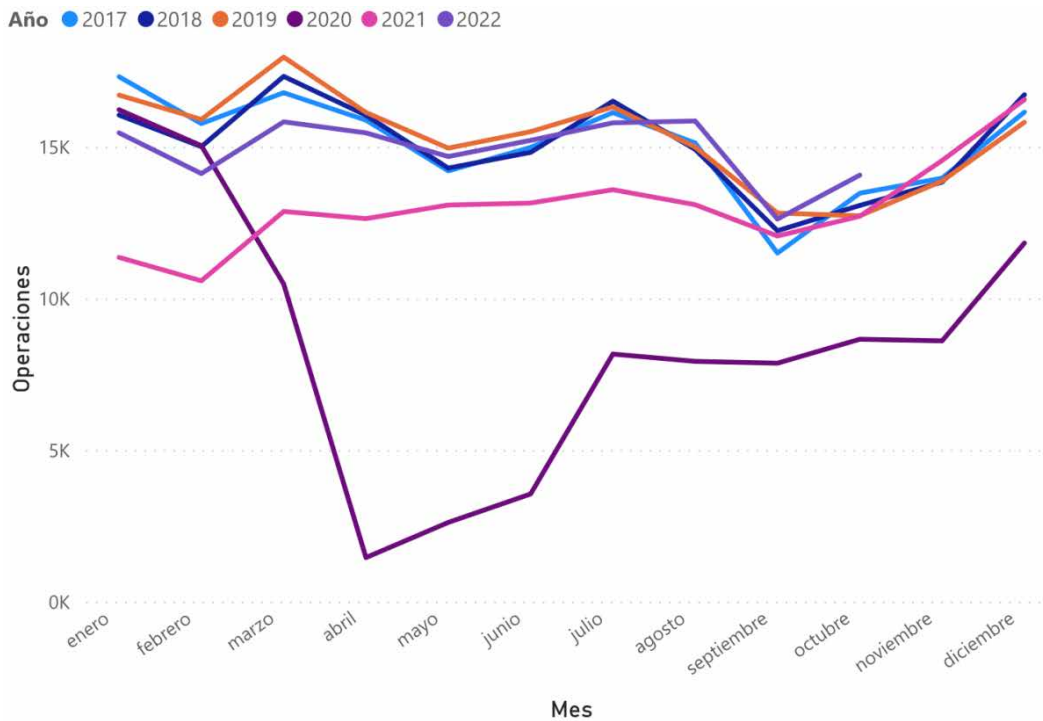
## 4.1 Contexto Operacional del Estado Dominicano

El tráfico de entrada/salida de pasajeros desde/hacia República Dominicana correspondiente al período 2005-2022 se muestra en la siguiente gráfica:



Las operaciones aéreas nacionales e internacionales por año comprendido entre período de 2017 hasta 2022 se muestran a continuación:

Mes	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Enero	17,310	16,046	16,704	16,222	11,355	15,460	<b>93,097</b>
Febrero	15,765	15,005	15,904	15,036	10,582	14,119	<b>86,411</b>
Marzo	16,784	17,322	17,957	10,478	12,869	15,824	<b>91,234</b>
Abril	15,879	16,041	16,133	1,458	12,632	15,459	<b>77,602</b>
Mayo	14,207	14,299	14,956	2,617	13,081	14,679	<b>73,839</b>
Junio	14,980	14,816	15,499	3,554	13,145	15,213	<b>77,207</b>
Julio	16,128	16,505	16,312	8,167	13,586	15,791	<b>86,489</b>
Agosto	15,128	14,915	14,990	7,927	13,092	15,852	<b>81,904</b>
Septiembre	11,498	12,233	12,816	7,867	12,059	12,618	<b>69,091</b>
Octubre	13,470	13,067	12,725	8,656	12,711	14,066	<b>74,695</b>
Noviembre	13,967	13,836	13,869	8,603	14,549		<b>64,824</b>
Diciembre	16,141	16,715	15,810	11,826	16,555		<b>77,047</b>
<b>Total</b>	<b>181,257</b>	<b>180,800</b>	<b>183,675</b>	<b>102,411</b>	<b>156,216</b>	<b>149,081</b>	<b>953,440</b>



El sector aeronáutico dominicano está compuesto por 36 proveedores de servicios dentro de estos, 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 8 aeródromos internacionales certificados distribuidos en todo el país y dos aeródromos en proceso de certificación, los cuales se detallan a continuación:

1. Aeropuerto Internacional Dr. José Francisco Peña Gómez, Las Américas, (MDSO);
2. Aeropuerto Internacional Dr. Joaquín Balaguer, Higüero, (MDJB);
3. Aeropuerto Internacional Presidente Juan Bosch, El Catey, Samaná, (MDCY);
4. Aeropuerto Internacional Gral. Gregorio Luperón, Puerto Plata, (MDPP)\*;
5. Aeropuerto Internacional del Cibao, Santiago, (MDST);
6. Aeropuerto Internacional Punta Cana, Higüey, (MDPC);
7. Aeropuerto Internacional La Romana, La Romana, (MDLR);
8. Aeropuerto Base Aérea de San Isidro (MIL), San Isidro, Sto. Dgo. (MDSI); y
9. Aeropuerto Internacional María Montez, Barahona, (MDBH)\*.

\*Estos aeródromos se encuentran en proceso de certificación.

## 4.2 Retos y Prioridades Nacionales

### Prioridades organizacionales (ORG)

1. Robustecer el Sistema de Supervisión de la Seguridad Operacional (SSO);
2. Fortalecer la vigilancia ANS;
3. Elevar el porcentaje de implementación del SSP;
4. Aceptación SMS de los aeropuertos;
5. Certificación de aeropuertos restantes; y
6. Fortalecer las capacidades para la investigación de accidentes e incidentes graves.

### Prioridades operacionales (OPS)

1. Pérdida de control en vuelo (LOC-I);
2. Excursión en pista (RE);
3. Impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT);
4. Colisión en el aire (MAC);
5. Eventos relacionados con combustible (FUEL); y
6. Falla o mal funcionamiento de sistema/componente no motores (SCF-NP).

## 4.3 Riesgos Nacionales 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>

En República Dominicana en los últimos trece (13) años, la categoría de ocurrencia con mayor número de accidentes fatales es impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT), con cinco (5) accidentes fatales que representan un 26.32% del total de los accidentes fatales, seguido de falla o mal funcionamiento de sistema/componente no motores (SCF-NP), eventos relacionados con combustible (FUEL) y operaciones de baja altitud (LALT), cada una con tres (3) accidentes fatales que representan el 15.79% del total de accidentes fatales.

En cuanto al número de fatalidades, la categoría relacionada con combustible (FUEL) tiene el mayor número de víctimas mortales con quince (15) fatalidades que representan el 29.41% de las víctimas mortales en accidentes de aviación. El segundo lugar lo ocupa falla o mal funcionamiento de sistema/componente no motores (SCF-NP) con doce (12) fatalidades para un 23.53% y el tercer puesto lo ocupa impacto contra el suelo sin pérdida de control (CFIT) con once (11) víctimas fatales para un 21.57% de las fatalidades.

## Accidentes fatales y número de fatalidades por categoría de ocurrencia



La mayor cantidad de accidentes fatales se asocia a operaciones de aviación general con cincuenta y tres (53) accidentes para un 49% del total de accidentes fatales, seguido de las operaciones de trabajos aéreos con treinta y tres (33) para un 30%. Ambos tipos de operación acumulan el 79% de los accidentes fatales. La mayor cantidad de fatalidades también se asocia a las operaciones de aviación general con treinta y un (31) fatalidades, para un 60.78%, seguido de las operaciones de transporte aéreo comercial con dieciséis (16) fatalidades, para un 31.37%. Ambos tipos de operación acumulan 92.15% de las fatalidades.

Tipo de operación	Cantidad de accidentes fatales	Porcentaje	Cantidad de fatalidades	Porcentaje
Aviación General	13	68%	31	61%
Trabajos Aéreos	4	21%	4	8%
Transporte Aéreo Comercial	2	11%	16	31%
<b>Total general</b>	<b>19</b>	<b>100%</b>	<b>51</b>	<b>100%</b>

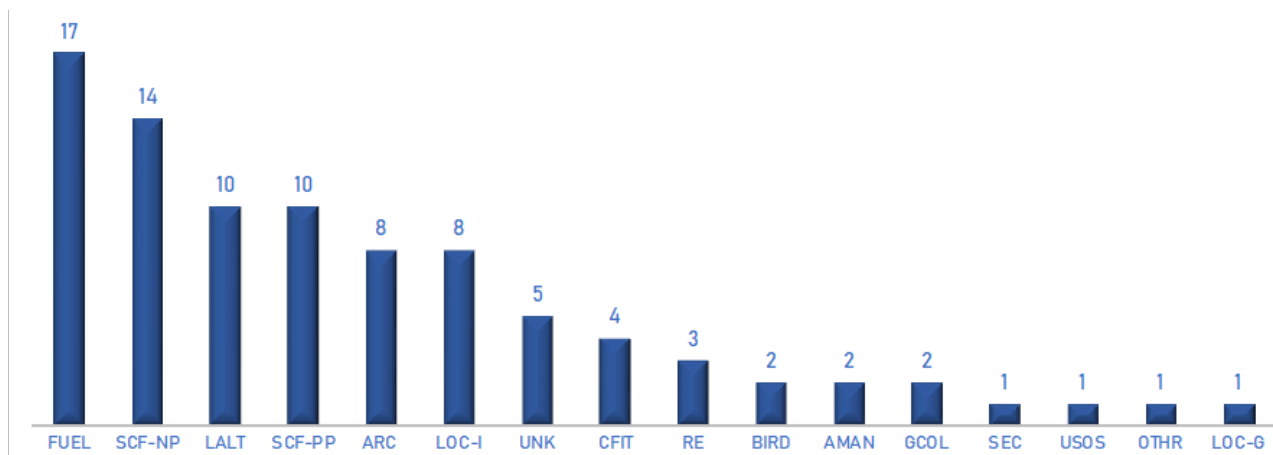
## Accidentes fatales y fatalidades por tipo de operación



Las categorías de ocurrencias más frecuentes durante el período 2008–2021, de acuerdo con la clasificación de la taxonomía ADREP asignada por la CIAA a los distintos accidentes e incidentes graves, fueron las siguientes:

1. **FUEL:** Relacionado con combustible que ocasionaron diecisiete (17) ocurrencias para un 19.10% del total de las ocurrencias investigadas;
2. **SCF-NP:** Falla o mal funcionamiento de sistema/componente no motores con catorce (14) ocurrencias que corresponden al 15.73% del total de las ocurrencias investigadas;
3. **LALT:** Operaciones con baja altitud con diez (10) ocurrencias para un 11.24% del total de ocurrencias;
4. **SCF-PP:** Falla o mal funcionamiento de sistema/componente tipo motor con diez (10) ocurrencias para un 11.24% del total de ocurrencias;
5. **ARC:** Contacto anormal con la pista y LOC-I: pérdida de control – en vuelo, con ocho (8) ocurrencias, equivalentes al 8.99% del total de ocurrencias cada una.

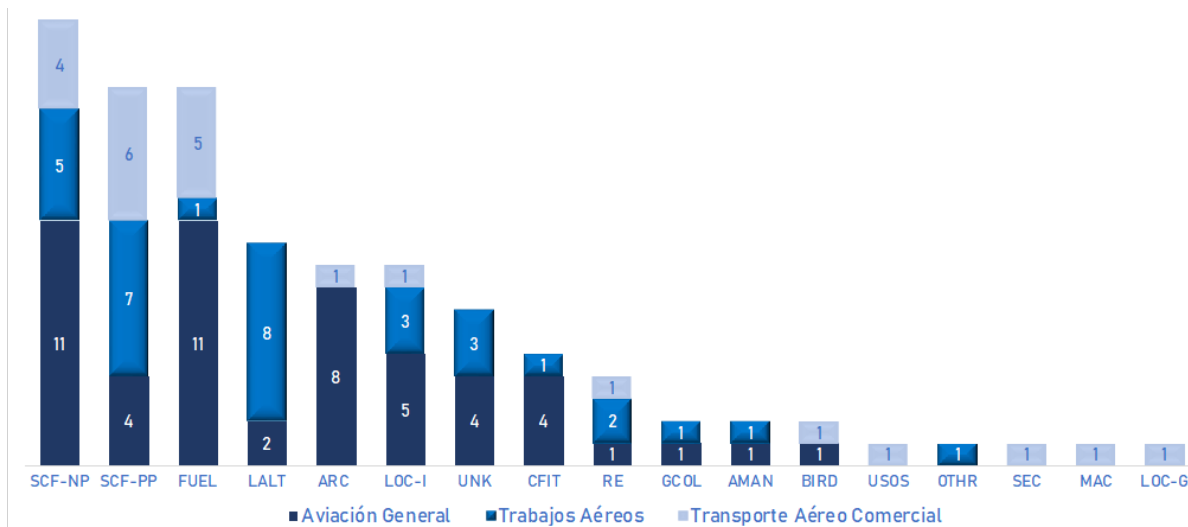
## Ocurrencias por categoría ADREP



Es importante relacionar las categorías de ocurrencia por tipo de operación al momento de determinar las categorías de riesgo por subsector. Al relacionar estas variables, podemos observar que si bien las fallas o mal funcionamiento de sistema/ componente no motores (SCF-NP), los eventos relacionados con combustible (FUEL), las fallas o mal funcionamiento de motores (SCF-PP), operaciones con baja altitud (LALT), contacto anormal con la pista (ARC) y pérdidas de control – en vuelo (LOC-I) constituyen las principales categorías de ocurrencia a nivel nacional, no necesariamente representan el mismo nivel de riesgo o revisten del mismo nivel de prioridad en los distintos subsectores. Tal es caso de las ocurrencias del tipo FUEL, que no constituyen una preocupación de seguridad para el subsector de trabajos aéreos, al que se asocia solo una (1) de las diecisiete (17) ocurrencias de esta categoría. Por el contrario, las ocurrencias LALT son casi exclusivas de este subsector con ocho (8) de las diez (10) ocurrencias de esta categoría.

En el caso de la categoría ARC pareciera ser una preocupación de importancia para el subsector de aviación general, al cual se asocian ocho (8) de las nueve (9) ocurrencias de esta categoría, no así para el resto de los subsectores. En esta grafica se visualiza cada categoría el número de ocurrencias por tipo de operación.

**Accidentes e incidentes graves por categoría de ocurrencia tipo de operación**



#### 4.4 Objetivos, Metas, e Indicadores Nacionales de Seguridad Operacional

Considerando la expectativa de crecimiento del tráfico aéreo y la necesidad de una mejora continua en el desempeño de la seguridad operacional, es urgente una planificación proactiva que cumpla con el concepto de gestión de riesgos que sustenta el PENSO. Esta planificación está basada en la determinación de objetivos, metas, indicadores y planes de acción.

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 para 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.

Con el fin de aunar los esfuerzos para lograr las metas, también se establecen acciones estratégicas en relación con la seguridad operacional de la aviación civil, las cuales serán detalladas en los lineamientos estratégicos del PENSO.

El PENSO incluye 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. Están vinculados a las metas e indicadores enumerados en el GASP y el NACC RASP.

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. 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. 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 nombradas Categorías de Alto Riesgo Nacionales (NHRC). La lista completa de los SEI se presenta en los Apéndices A y B del PENSO.

A los fines de mejorar el desempeño de la seguridad operacional del Estado y aumentar la colaboración con las partes interesadas, el IDAC dirigirá el desarrollo de Planes de Mitigación de Riesgos Sectoriales (PMRS), que complementarán las SEI operacionales, mejorando la comprensión de los principales riesgos a los que se enfrentan los diferentes sectores, así como sus factores contribuyentes. De igual forma mejorará la eficacia tanto de la industria como del regulador en la gestión de esos riesgos.

El PENSO también aborda problemas emergentes. Los problemas emergentes incluyen conceptos de operaciones, tecnologías, políticas públicas, modelos de negocios o ideas que podrían afectar la seguridad en el futuro, para los cuales no existen datos suficientes para completar el análisis típico basado en datos. Es importante que el estado dominicano permanezca atento a los problemas emergentes para identificar posibles riesgos de seguridad operacional, recopilar datos relevantes y desarrollar de manera proactiva mitigaciones para abordarlos.

El PENSO aborda los siguientes problemas emergentes, que fueron identificados a través de un análisis descriptivo de los eventos capturados a través del Sistema de Recopilación y Captura de Datos de Seguridad Operacional para un análisis más detallado:

1. Operación de drones;
2. Señalamientos láser.

## **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 comercial regular dominicana.

No.	Indicadores	Meta	Tipo de Indicador	Vinculación de con el GASP y NACC RASP
1.1	Número accidentes anuales entre el número de despegues anuales con aeronaves del transporte aéreo regular con peso máximo de despegue de 5,700kg.	Mantener la tendencia decreciente del índice de accidentes.	Resultados	Esta meta está vinculada a el objetivo 1. Del GASP.
1.2	Número incidentes graves anuales entre cantidad despegues anuales con aeronaves del transporte aéreo regular con peso máximo de despegue de 5,700kg.	Mantener la tendencia decreciente del índice de incidentes.	Resultados	Esta meta está vinculada a el objetivo 1. Del GASP.
1.3	Número accidentes anuales por tipo de proveedor de servicios entre número de operaciones anuales realizadas.	Mantener la tendencia decreciente del índice de incidentes.	Resultados	Esta meta está vinculada a el objetivo 1. Del GASP.
1.4	Número de accidentes o incidentes anuales categorizadas como Alto Riesgo Operacional (HRC) entre número de operaciones anuales.	Reducir la tendencia decreciente del índice de incidentes.	Resultados	Esta meta está vinculada a el objetivo 1. Del GASP.
1.5	Número de accidentes o incidentes anuales clasificados como categorías de Alto Riesgo Nacionales (NHRC) entre número de operaciones anuales.	Reducir la tendencia decreciente del índice de incidentes.	Resultados	Esta meta está vinculada a el objetivo 1. Del GASP.
1.6	Porcentaje de eventos anuales según el sistema de recopilación y procesamiento de datos de seguridad operacional (SDCPS) conforme clasificación ADREP entre la cantidad de operaciones anuales.	Reducir en un 5% la cantidad de eventos con mayor ocurrencia	Resultados	Esta meta está vinculada a el objetivo 1. Del GASP.



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

Este objetivo fortalece las capacidades de supervisión de la seguridad operacional del Estado dominicano exigiendo un avance en la implementación de los ocho elementos crítico en aras de continuar desarrollando el sistema de aviación civil dominicano de manera efectiva.

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 90% de Implementación Efectiva (EI) del USOAP CMA de la OACI	Avanzados	Esta meta está vinculada a el objetivo 2. Del GASP.
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 critico	Avanzados	Esta meta está vinculada a el objetivo 2. Del GASP.
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 a el objetivo 2. Del GASP.

## **Objetivo 3 - Implementar de manera eficaz el Programa Estatal de Seguridad Operacional.**

Este objetivo persigue la implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional de manera efectiva 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	Número de PQ SSPIA evaluadas como presentes entre el número de preguntas aplicables.	Mayor o igual al 90% de las PQ evaluadas como presentes	Avanzados	Esta meta está vinculada a el objetivo 3 del GASP.
3.2	Porcentaje de proveedores de servicios certificados con SMS aceptados	Mayor o igual al 70% de los proveedores de servicios certificados con SMS Aceptados	Avanzados	Esta meta está vinculada a el objetivo 3 del GASP.
3.3	Porcentaje de proveedores de servicios con SMS aceptados con acuerdos de desempeño concertados.	Mayor o igual al 70% de los proveedores de servicios con SMS Aceptados con acuerdos de desempeño concertados.	Avanzados	Esta meta está vinculada a el objetivo 3 del GASP.

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

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 a el objetivo 4 del GASP.

### **Objetivo 5: Promover el uso de programas de la Industria.**

Este objetivo procura ampliar el uso de programas de la industria reconocidos por la OACI, tales como: 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.

No.	Indicadores	Meta	Tipo de Indicador	Vinculación de con el GASP y NACC RASP
5.1	Número global de proveedores de servicios que utilizan los programas de la industria reconocidos por OACI.	Aumentar el número de proveedores de servicios que utilizan programas de la industria en un 10%	Avanzados	Esta meta está vinculada a el objetivo 5 del GASP.

### **Objetivo 6: Gestionar la implementación de infraestructura apropiada en los servicios de navegación aérea y aeródromos para apoyar las operaciones seguras.**

Este objetivo trata cubrir la necesidad de asegurarse de contar con la infraestructura apropiada para apoyar unas operaciones seguras.

No.	Indicadores	Meta	Tipo de Indicador	Vinculación de con el GASP y NACC RASP
6.1	Porcentaje de aeródromos internacionales certificados.	100% de los aeródromos internacionales certificados	Avanzados	Esta meta está vinculada a el objetivo 6 del GASP.



**Monitoreo de la  
implementación del  
PENSO**

## 5. 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 tres (3) años, o menos si es necesario, para asegurarse de que los riesgos y problemas de seguridad operacional identificados, así como las SEI seleccionadas, estén actualizados y sigan siendo pertinentes. 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 4 de este plan para medir el rendimiento en materia de seguridad operacional del sistema de aviación civil y monitoreará cada meta regional de seguridad operacional. Se publicará un informe periódico de carácter anual de seguridad operacional para que las partes interesadas cuenten con información actualizada sobre el progreso alcanzado en el logro de objetivos y metas regionales 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.



**APÉNDICE A**  
Hoja de Ruta  
Organizacional (ORG)

# APÉNDICE A

## Hoja de Ruta Organizacional (ORG)

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		Aumentar la aplicación sostenida de los SARPS de la OACI a nivel nacional, atendiendo todas las preguntas del protocolo (PQ) del CMA del USOAP.	
<b>ID</b>	1.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) -Junta de Aviación Civil (JAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/USOAP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO) -Dirección de Recursos Humanos (DRH) -Dirección de Reglamentación y Registro Aeronaves (DRRA) -Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
1.1. Establecer un equipo multidisciplinario con roles y responsabilidades determinadas para gestionar la actualización de las PQ's.	Diciembre 2022	IDAC/JAC DVSO/DNV/DRRA/CIAA	Alta
1.2. Asignar las funciones y responsabilidades correspondientes en las direcciones de área.	Junio 2023	IDAC DNV/DVSO	Alta
1.3. Proveer capacitación específica para el equipo multidisciplinario.	Junio 2024	IDAC DNV/DRH	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-1		
<b>Referencia del RASP</b>	2.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Aumentar la aplicación sostenida de los SARPS de la OACI a nivel nacional, estandarizando los criterios para la utilización de la documentación técnica.</b>	
<b>ID</b>	2.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/LEG		
<b>Partes interesadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>-Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO)</li> <li>-Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>-Dirección de Legal (DL)</li> <li>-Dirección de Reglamentación y Registro Aeronaves (DRRA)</li> </ul>		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>2.1 Unificar criterios para la denominación de las documentaciones técnicas.</b>	Diciembre 2022	<b>IDAC</b> DL/DRRA/DNV/DVSO/DINA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-1		
<b>Referencia del RASP</b>	2.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Robustecer el proceso para la identificación y tramitación de las diferencias con respecto a los SARPS de la OACI.</b>	
<b>ID</b>	3.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/LEG		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>3.1 Revisar los procesos de las áreas técnicas responsables de la vigilancia de la seguridad operacional (DNV/ DVS0) para estandarizar la identificación de diferencias.</b>	Diciembre 2022	<b>IDAC</b> DNV/DVS0	Altaw
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-1		
<b>Referencia del RASP</b>	2.1		
<b>Otras referencias</b>	PEI DVS0 2.1.2.1		



<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		Actualizar las orientaciones técnicas, herramientas y suministro de la información crítica sobre seguridad operacional requerido por el personal técnico de la autoridad de investigación de accidentes e incidentes, para realizar investigaciones de accidentes e incidentes con eficacia.	
<b>ID</b>	4.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) -Junta de Aviación Civil (JAC) -Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/AIG		
<b>Partes interesadas</b>	-Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
4.1 Actualizar el manual de procedimientos para añadir los aspectos de gestión de la seguridad operacional que deben ser abordados durante las investigaciones, incluyendo la descripción de la metodología empleada para la aplicación del modelo Reason u otro modelo sistémico para garantizar una consideración exhaustiva de todos los aspectos de la investigación, identificando factores sistémicos y organizacionales latentes.	Junio 2023	JAC CIAA	Alta
4.2 Establecer un mecanismo para asegurar que los aspectos de seguridad operacional son abarcados en las investigaciones.	Junio 2023	JAC CIAA	Alta
4.3 Actualizar el protocolo CIAA-IDAC, incluyendo los aspectos relativos al flujo de información necesarios para la realización de la investigación.	Diciembre 2023	IDAC CIAA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-3		
<b>Referencia del RASP</b>	2.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		Establecer un sistema eficaz para atraer, contratar, instruir y mantener personal técnico competente en números suficientes para apoyar las investigaciones de accidentes e incidentes.	
<b>ID</b>	5.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) -Junta de Aviación Civil (JAC) -Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/AIG		
<b>Partes interesadas</b>	-Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)		
Acción/medida			
Acción	Plazo	Entidad responsable	Prioridad
<b>5.1 Determinar las necesidades de entrenamiento relativas al desarrollo de competencias para abordar aspectos relacionados con la seguridad operacional, incluyendo la determinación de las necesidades de recurrencia.</b>	Junio 2023	JAC CIAA	Alta
<b>5.2 Formalizar los OJT aplicables del personal técnico.</b>	Diciembre 2023	JAC CIAA	Alta
<b>5.3 Determinar el número requerido de personal técnico.</b>	Junio 2023	JAC CIAA	Alta
<b>5.4 Determinar un paquete de compensación para los investigadores para asegurar la captación y permanencia del personal idóneo.</b>	Diciembre 2023	JAC CIAA	Alta
<b>5.5 Establecer estrategias de colaboración para la actualización de las competencias técnicas.</b>	Diciembre 2023	CIAA/IDAC	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-3		
<b>Referencia del RASP</b>	2.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Eficientizar la asignación estratégica de recursos para habilitar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.</b>	
<b>ID</b>	6.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO) -Dirección de Tecnología de Información y Comunicaciones (DTIC) -Dirección de Planificación y Desarrollo (DPD) -Industria		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>6.1 Vincular los módulos relacionados a la planificación y la ejecución de recursos en el SIAGA.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DPD/ DTIC	Alta
<b>6.2 Establecer mecanismos para la trazabilidad de los recursos requeridos.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DPD/ DTIC	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-1		
<b>Referencia del RASP</b>	2.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Garantizar la provisión de suficiente personal técnico cualificado y competente para apoyar la vigilancia eficaz de la seguridad operacional.</b>	
<b>ID</b>	7.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Dirección de Navegación Aérea (DINA) -Dirección de Recursos Humanos (DRH)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>7.1 Actualizar los perfiles del personal técnico conforme los SARPs.</b>	Diciembre 2022	<b>IDAC</b> DRH/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>7.2 Optimizar el sistema de registros de expedientes del personal técnico.</b>	Noviembre 2023	<b>IDAC</b> DRH/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>7.3 Actualizar los manuales de entrenamiento de las áreas técnicas.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>7.4 Revisar el plan de compensación para atraer y retener a personal técnico calificado.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DRH/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>7.5 Ejecutar planes para la contratación del volumen apropiado de personal técnico calificado requerido.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DRH/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>7.6 Formalizar los IPPT aplicables del personal técnico (DNV/DVS0).</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DNV/ DVS0	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-5		
<b>Referencia del RASP</b>	2.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Aumentar la colaboración estratégica con partes interesadas clave de la aviación a efectos de mejorar la seguridad operacional en forma coordinada.</b>	
<b>ID</b>	8.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección General (DG) -Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO) -Dirección de Navegación Aérea (DINA) -Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>8.1 Realizar un levantamiento de los representantes en foros internacionales.</b>	Abril 2023	IDAC DG	Alta
<b>8.2 Evaluar la vinculación de los foros con el cumplimiento de los objetivos estratégicos.</b>	Junio 2023	IDAC DG	Alta
<b>8.3 Seleccionar los foros que poseen mayor vinculación/ impacto potencial con los objetivos estratégicos institucionales.</b>	Junio 2023	IDAC DG	Alta
<b>8.4 Generar estrategias para gestionar el conocimiento obtenido a través de estos foros.</b>	Junio 2023	IDAC DG/ DNV/ DVSO/ DINA	Alta
<b>8.5 Propiciar la creación de un grupo regional para la investigación de accidentes e incidentes graves de aviación (RAIO).</b>	Diciembre 2023	CIAA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	4.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-6, SEI-16		
<b>Referencia del RASP</b>	N/A		
<b>Otras referencias</b>	PEI DNV 1.2.2		

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Promover el uso de los programas de la industria reconocidos por OACI.</b>	
<b>ID</b>	9.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/OPS/AGA/ANS		
<b>Partes interesadas</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) -Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Dirección de Navegación Aérea (DINA) -Dirección de Legal (DL) -Industria		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>9.1 Realizar un levantamiento de los proveedores de servicios que cuentan con certificaciones de programas de evaluación de la industria reconocidos por OACI.</b>	Diciembre 2022	<b>IDAC DGESO</b>	Alta
<b>9.2 Establecer memorando de entendimiento para facilitar la participación de los proveedores de servicios nacionales en programas de evaluación de la industria.</b>	Junio 2023	<b>IDAC DL/DNV/DVS0</b>	Alta
<b>9.3 Alentar a los proveedores de servicios a participar en los programas de evaluación de la industria reconocidos por la OACI.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC DNV/DVS0</b>	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	5.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-6		
<b>Referencia del RASP</b>	5.2		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Proporcionar continuamente a la OACI la información de seguridad operacional actualizada.</b>	
<b>ID</b>		10.0	
<b>Entidad responsable</b>		-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	
<b>Gobernanza SSP</b>		SSP	
<b>Partes interesadas</b>		-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGES0)	
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>10.1 Actualizar elementos aplicables del plan de medidas correctivas del USOAP.</b>	Octubre 2023	<b>IDAC</b> DNV/DVS0	Alta
<b>10.2 Actualizar la lista de verificación de la autoevaluación sobre la base de las PQ prioritarias de la CMA del USOAP.</b>	Octubre 2023	<b>IDAC</b> DNV/DVS0	Alta
<b>10.3 Actualizar el cuestionario de actividades de aviación del Estado.</b>	Octubre 2023	<b>IDAC</b> DNV/DVS0	Alta
<b>10.4 Actualizar la lista de verificación de cumplimiento en el Sistema de notificación electrónica de diferencias.</b>	Octubre 2023	<b>IDAC</b> DNV/DVS0	Alta
<b>10.5 Actualizar las listas de Evaluación de la Implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSPIA).</b>	Junio 2023	<b>CIAA</b> DGES0	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>		2.1, 2.2, 2.3	
<b>Referencia del GASP</b>		SEI-7	
<b>Referencia del RASP</b>		2.1	
<b>Otras referencias</b>		PEI DNV 2.1.1	

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Robustecer los procesos de otorgamiento de licencias, certificación, autorización y aprobación que son gestionados por la organización.</b>	
<b>ID</b>	11.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>11.1 Revisar y/o actualizar los procesos para la aprobación de los manuales del proveedor de servicios de navegación aérea.</b>	Marzo 2023	<b>IDAC DVS0</b>	Alta
<b>11.2 Completar los procesos certificación de todos los aeropuertos internacionales aplicables.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC DVS0</b>	Alta
<b>11.3 Establecer un mecanismo de validación de las certificaciones y aprobaciones operacionales otorgadas a operadores aéreos.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC DNV</b>	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3, 6.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-9		
<b>Referencia del RASP</b>	2.2		
<b>Otras referencias</b>	POA DVS0 2.1.1 POA DVS0 2.1.3.1 POA DVS0 1.3.2.1		



<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Eficientizar los procesos de vigilancia y observancia normativas.</b>	
<b>ID</b>		12.0	
<b>Entidad responsable</b>		-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	
<b>Gobernanza SSP</b>		SSP/OPS/AGA	
<b>Partes interesadas</b>		-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)	
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
12.1 Determinar la metodología para la vigilancia basada en riesgos (RBS).	Marzo 2023	IDAC DNV/ DVS0/ DGESO	Media
12.2 Desarrollar y/o actualizar la documentación de referencia.	Diciembre 2023	IDAC DNV/ DVS0/ DGESO	Media
12.3 Desarrollar y/o actualizar las guías de trabajo/ listas de verificación.	Diciembre 2023	IDAC DNV/ DVS0/ DGESO	Media
12.4 Desarrollar y/o actualizar los módulos correspondientes en el SIAGA.	Junio 2024	IDAC DNV/ DVS0/ DGESO	Media
12.5 Entrenar al personal técnico en la metodología determinada.	Junio 2024	IDAC DNV/ DVS0/ DGESO	Media
12.6 Elaborar los perfiles basados en riesgos automatizados.	Diciembre 2024	IDAC DNV/ DVS0/ DGESO	Media
12.7 Crear y/o adecuar plataformas para la gestión de los perfiles basados en riesgos y la planificación de la vigilancia.	Diciembre 2024	IDAC DNV/ DVS0/ DGESO	Media
<b>Metas relacionadas del NASP</b>		2.1, 2.2, 2.3	
<b>Referencia del GASP</b>		SEI-9	
<b>Referencia del RASP</b>		2.2	
<b>Otras referencias</b>		PEI DVS0 1.3.3.1 PEI DNV 1.1.1 PEI DNV 1.5.1 PEI DGESO 1.1.3	

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		Eficientizar el sistema para responder a preocupaciones observadas mediante las investigaciones de accidentes e incidentes, actividades de vigilancia, informes sobre seguridad operacional y otros medios.	
<b>ID</b>	13.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>-Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0)</li> <li>-Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>-Dirección de Legal (DL)</li> <li>-Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA)</li> <li>-Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> </ul>		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>13.1 Gestionar la enmienda al RAD 20 Sanciones Administrativas.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DL/ DRRA/ DNV/ DVS0 /DINA	Alta
<b>13.2 Desarrollar y/o actualizar políticas/procesos/ procedimientos para la resolución de los casos de seguridad.</b>	Junio 2024	<b>IDAC</b> DRRA/ DNV/DVS0/DINA	Alta
<b>13.3 Actualizar el IDAC 4000 Manual del inspector para la aplicación del reglamento sobre sanciones administrativas.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DRRA/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>13.4 Entrenar al personal técnico en relación a los cambios realizados.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DRH/ DRRA/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	2.1, 2.2, 2.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-9		
<b>Referencia del RASP</b>	2.2		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Gestionar la implementación de la Política de Cumplimiento.</b>	
<b>ID</b>		14.0	
<b>Entidad responsable</b>		-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	
<b>Gobernanza SSP</b>		SSP	
<b>Partes interesadas</b>		-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Dirección de Recursos Humanos (DRH) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)	
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
14.1 Determinar y establecer los mecanismos necesarios para la implementación de la política de cumplimiento.	Junio 2023	IDAC DNV/DVS0	Alta
14.2 Desarrollar los procesos/ procedimientos para la aplicación de la política de cumplimiento.	Diciembre 2023	IDAC DNV/DVS0	Alta
14.3 Desarrollar y/o actualizar la documentación de referencia.	Junio 2024	IDAC DNV/DVS0	Alta
14.4 Entrenar al personal técnico.	Diciembre 2024	IDAC DRH/ DNV/ DVS0	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>		3.1	
<b>Referencia del GASP</b>		SEI-13	
<b>Referencia del RASP</b>		3.2	
<b>Otras referencias</b>		PEI DGESO 1.1.1	

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Gestionar la aceptación del SMS de los aeropuertos.</b>	
<b>ID</b>	15.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>15.1 Revisar las interfaces entre el proceso de aceptación SMS y el proceso de certificación de los aeropuertos.</b>	Marzo 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DVS0	Alta
<b>15.2 Determinar las necesidades de adecuación de la documentación para la aceptación SMS.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DVS0	Alta
<b>15.3 Realizar las adecuaciones requeridas en la documentación.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DVS0	Alta
<b>15.4 Requerir de las adecuaciones de los planes de implementación.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DGESO	Alta
<b>15.5 Realizar seguimiento de los planes actualizados y aprobados.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO	Alta
<b>15.6 Determinar las necesidades de orientación y/o asistencia.</b>	Enero 2023	<b>IDAC</b> DGESO	Alta
<b>15.7 Realizar actividades de promoción para suplir las necesidades de orientación y/o asistencia.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	3.1, 3.2, 3.3, 5.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-13		
<b>Referencia del RASP</b>	3.2		
<b>Otras referencias</b>	POA DVS0 1.3.2.1 PEI DGESO 1.1.2		

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Robustecer los procedimientos internos para asegurar que los indicadores y las metas de seguridad operacional de los proveedores de servicios sean aceptables para el IDAC.</b>	
<b>ID</b>	16.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>16.1 Conducir una revisión de las vinculaciones entre los indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional y el proceso establecido de gestión de riesgos de seguridad operacional.</b>	Junio 2023	IDAC DGESO	Alta
<b>16.2 Actualizar las metodologías de medición del rendimiento en materia de seguridad operacional.</b>	Junio 2023	IDAC DGESO	Alta
<b>16.3 Validar el nivel aceptable de rendimiento en materia de seguridad operacional del SSP</b>	Junio 2023	IDAC DGESO/DNV/ DVS0/DINA	Alta
<b>16.4 Publicar una circular de asesoramiento para orientar a los proveedores de servicios con relación al establecimiento de objetivos, indicadores y metas de seguridad operacional.</b>	Diciembre 2023	IDAC DGESO	Alta
<b>16.5 Establecer los acuerdos de desempeño con los distintos proveedores de servicios.</b>	Junio 2024	IDAC DGESO	Alta
<b>16.6 Implementar los mecanismos de monitoreo de los acuerdos establecidos.</b>	Diciembre 2024	IDAC DGESO	Alta
Metas relacionadas del NASP	3.1, 3.2, 3.3		
Referencia del GASP	SEI-13, SEI-18		
Referencia del RASP	3.2		
Otras referencias	PEI DGESO 1.1.2 PEI DGESO 1.1.3		

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>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>	17.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección Legal (DL) -Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>17.1 Realizar análisis jurídico relativo a la protección de los datos de seguridad operacional.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DL/ DRRA	Alta
<b>17.2 Realizar adecuaciones pertinentes a la documentación.</b>	Junio 2024	<b>IDAC</b> DGESO/ DL/ DRRA	Alta
<b>17.3 Establecer los mecanismos para la implementación de los cambios.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DL/ DRRA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	3.1, 3.2, 3.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-17		
<b>Referencia del RASP</b>	3.2		
<b>Otras referencias</b>	PEI DGESO 1.1.2		

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Robustecer la base de datos de seguridad operacional a través de la integración de los diferentes mecanismos de captura de datos.</b>	
<b>ID</b>	18.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Dirección de Navegación Aérea (DINA) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>18.1 Fortalecer los mecanismos internos de captura de datos.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>18.2 Actualizar los acuerdos de colaboración con las áreas técnicas.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>18.3 Revisar y tramitar la aprobación del proyecto de RAD para reportes obligatorios.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DNV/ DVS0/ DINA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	3.1, 3.2, 3.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-17		
<b>Referencia del RASP</b>	3.2		
<b>Otras referencias</b>	PEI DNV 1.3.1 PEI DGESO 1.1.2		

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Implementar un programa de promoción del sistema de notificación voluntario y confidencial.</b>	
<b>ID</b>		19.0	
<b>Entidad responsable</b>		-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	
<b>Gobernanza SSP</b>		SSP	
<b>Partes interesadas</b>		- Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)	
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>19.1 Elaborar plan de promoción del sistema de notificación voluntario y confidencial.</b>	Marzo 2023	<b>IDAC DGESO</b>	Alta
<b>19.2 Realizar las actividades de promoción planificadas.</b>	Octubre 2024	<b>IDAC DGESO</b>	Alta
<b>19.3 Evaluar la efectividad del Plan Anual de Promoción Estatal de Seguridad.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC DGESO</b>	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>		3.1, 3.2, 3.3	
<b>Referencia del GASP</b>		SEI-17	
<b>Referencia del RASP</b>		3.2	
<b>Otras referencias</b>		PEI DGESO 1.1.2 PEI DGESO 1.1.4	



<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Establecer el fundamento para el intercambio de datos de seguridad operacional.</b>	
<b>ID</b>	20.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Departamento Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>20.1 Conformar el Grupo Colaborativo de Seguridad Operacional (CST).</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC DGESO</b>	Baja
<b>20.2 Gestionar la participación en el Sistema de Monitoreo de Seguridad Operacional (SIMS).</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC DGESO</b>	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	3.1, 3.2, 3.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-18		
<b>Referencia del RASP</b>	3.2		
<b>Otras referencias</b>	PEI DGESO 1.1.4.		

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Fortalecer la infraestructura y las capacidades para apoyar la recolección y el procesamiento de información sobre seguridad operacional, el análisis avanzado de datos y el intercambio de información.</b>	
<b>ID</b>	21.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Tecnología de la Información y Comunicación (DTIC) -Dirección de Recursos Humanos (DRH) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>21.1 Determinar necesidades tecnológicas para apoyar la recolección y el procesamiento de información sobre seguridad operacional, el análisis avanzado de datos y el intercambio de información.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DTIC	Media
<b>21.2 Evaluar factibilidad de las alternativas.</b>	Julio 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DTIC	Media
<b>21.3 Seleccionar solución(es) para la administración de los datos.</b>	Agosto 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DTIC	Media
<b>21.4 Desarrollar y/o adquirir solución(es).</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO/ DTIC	Media
<b>21.5 Implementar solución(es).</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO/ DTIC	Media
<b>21.6 Determinar competencias requeridas para gestionar la recolección y el procesamiento de información sobre seguridad operacional, el análisis avanzado de datos y el intercambio de información.</b>	Junio 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH	Media
<b>21.7 Determinar capacitaciones para proveer las competencias requeridas.</b>	Octubre 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH	Media
<b>21.8 Gestionar la capacitación requerida.</b>	Octubre 2024	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH	Media
<b>21.9 Evaluación de la efectividad de la capacitación.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH	Media
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	3.1, 3.2, 3.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-19, SEI-21		
<b>Referencia del RASP</b>	3.2		
<b>Otras referencias</b>	PEI DGESO 1.1.2		

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Proveer al personal técnico de la instrucción necesaria para realizar sus funciones y responsabilidades en el marco del SSP.</b>	
<b>ID</b>	22.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP		
<b>Partes interesadas</b>	-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Dirección de Recursos Humanos (DRH) -Departamento Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) -Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>22.1 Conducir análisis de necesidades (TNA) para determinar las necesidades de formación relevantes de cada Autoridad de estado.</b>	Agosto 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH/ DNV/ DVS0 JAC CIAA	Alta
<b>22.2 Desarrollar el programa de entrenamiento relativo al SSP.</b>	Octubre 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH/ DNV/ DVS0 JAC CIAA	Alta
<b>22.3 Establecer mecanismo para la ejecución de la capacitación requerida.</b>	Octubre 2023	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH/ DNV/ DVS0 JAC CIAA	Alta
<b>22.4 Establecer mecanismo para evaluar la efectividad de la capacitación requerida.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO/ DRH/ DNV/ DVS0 JAC CIAA	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	3.1, 3.2, 3.3		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-19		
<b>Referencia del RASP</b>	3.2		
<b>Otras referencias</b>	PEI DNV 1.5.1 PEI DGESO 1.1.4		

# B

## APÉNDICE B

Hoja de Ruta  
Operacional (OPS)

# APÉNDICE B

## Hoja de Ruta Operacional (OPS)

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>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>	1.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP-OPS-AGA		
<b>Partes interesadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Navegación Aérea (DINA)</li> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO).</li> <li>- Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> </ul>		
Acción/medida			
Acción	Plazo	Entidad responsable	Prioridad
1.1 Realizar evaluación del ILS de MDSO para fines de restauración o sustitución, según aplique.	Junio 2024	IDAC DINA	Alta
1.2 Promover la inclusión de módulos sobre la ejecución CDFA en los programas de capacitación de los operadores aéreos.	Diciembre 2024	IDAC DNV	Media
1.3 Establecimiento de acuerdo de colaboración con el Instituto Geográfico Dominicano.	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Media
1.4 Establecer acuerdo de colaboración con los proveedores de servicios para desarrollar y actualizar las competencias requeridas de los inspectores.	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Media
1.5 Revisar el proceso de aprobación de obstáculos para establecer áreas prioritarias para la confirmación del cumplimiento de las especificaciones de los obstáculos.	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Media
1.6 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.	Diciembre 2024	IDAC DGESO	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 6.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-B-1		
<b>Referencia del RASP</b>	1.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría Pérdida de Control en Vuelo (LOC-I).A</b>	
ID		2.0	
Entidad responsable		-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	
Gobernanza SSP		SSP-OPS	
Partes interesadas		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Dirección de Recursos Humanos (DRH)</li> <li>- Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> </ul>	
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>2.1 Asegurar que los programas de entrenamiento de los operadores nacionales incluyan los requerimientos relativos al UPRT.</b>	Marzo 2024	IDAC DNV	Alta
<b>2.2 Gestionar la instrucción de los inspectores en UPRT.</b>	Junio 2024	IDAC DRH/ DNV	Alta
<b>2.3 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.</b>	Diciembre 2024	IDAC DGESO	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>		1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6	
<b>Referencia del GASP</b>		SEI-B-2	
<b>Referencia del RASP</b>		1.1	
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría Colisión en Vuelo (MAC).</b>	
<b>ID</b>	3.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP-ANS		
<b>Partes interesadas</b>	- Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) - Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGES0)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>3.1 Promover la revisión periódica de los procedimientos del proveedor de servicios de navegación aérea para mitigar los riesgos en los puntos de conflicto en rutas/aproximación.</b>	Diciembre 2024	IDAC DVS0	Media
<b>3.2 Promover el uso de la comunicación CPDLC para entrega de autorización en tierra (clearance delivery) u otras informaciones contribuyentes.</b>	Diciembre 2024	IDAC DVS0	Media
<b>3.3 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.</b>	Diciembre 2024	IDAC DGES0	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 6.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-B-3		
<b>Referencia del RASP</b>	1.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría Salida de Pista (RE).</b>	
<b>ID</b>	4.0		
<b>Entidad responsable</b>	- Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP-AGA		
<b>Partes interesadas</b>	- Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO) - Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
4.1 Asegurar el establecimiento y ejecución de un programa estatal de seguridad operacional en la pista y sus respectivos equipos.	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Alta
4.2 Implementar el nuevo formato global de reporte (GRF) la notificación eficaz y oportuna de las condiciones meteorológicas y de los aeródromos.	Junio 2023	IDAC DVSO	Alta
4.3 Robustecer los procesos de certificación de aeródromo conforme al Anexo 14, Volumen I y los PANS-Aeródromos (Doc 9981).	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Alta
4.4 Promover la instalación de sistemas de parada si no pueden satisfacerse los requisitos de la zona de seguridad de extremo de pista (RESA).	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Media
4.5 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.	Diciembre 2024	IDAC DGESO	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 6.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-B-4		
<b>Referencia del RASP</b>	1.1		
<b>Otras referencias</b>	PEI DVSO 1.3.1.1 PRY-DVSO-001-2022 PEI DVSO 2.1.3.2.		



<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Mitigar los factores contribuyentes a accidentes e incidentes relativos a la categoría Incursión en Pista (RI).</b>	
<b>ID</b>		5.0	
<b>Entidad responsable</b>		-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	
<b>Gobernanza SSP</b>		SSP-AGA	
<b>Partes interesadas</b>		-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) - Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA) - Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)	
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
5.1 Asegurar el establecimiento y ejecución de un programa estatal de seguridad operacional en la pista y sus respectivos equipos.	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Alta
5.2 Robustecer el proceso de emisión de los permisos de conducir de la parte aeronáutica a los fines de asegurar la conciencia de los conductores, incluyendo consideraciones para la separación de las áreas.	Diciembre 2024	IDAC DVSO	Alta
5.3 Revisar la circular 14000-16 con relación al requerimiento de los estudios aeronáuticos a los operadores de aeródromos.	Junio 2023	IDAC DVSO	Alta
5.4 Realizar actividades de promoción de la seguridad operacional orientadas a AIG/ANS.	Diciembre 2023	IDAC DGESO	Alta
5.5 Robustecer los procesos de certificación de aeródromos conforme al Anexo 14, Volumen I y los PANS-Aeródromos y los PANS aeródromos, Doc. 9774 y Doc. 9881.	Diciembre 2023	IDAC DVSO	Alta
5.6 Emplear los Runway Safety Team para velar por la identificación de los lugares críticos del área de maniobra en los aeródromos, así como asegurar la formulación y aplicación de estrategias adecuadas para eliminar peligros o atenuar riesgos asociados a los lugares críticos identificados.	Diciembre 2024	IDAC DVSO	Alta
5.7 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.	Diciembre 2024	IDAC DGESO	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 6.1		
<b>Referencia del GASP</b>	SEI-B-5		
<b>Referencia del RASP</b>	1.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Reducir los accidentes e incidentes relativos a la categoría Relacionado con combustible (FUEL).</b>	
<b>ID</b>		6.0	
<b>Entidad responsable</b>		-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	
<b>Gobernanza SSP</b>		SSP-OPS-AIR	
<b>Partes interesadas</b>		-Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) - Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA)	
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>6.1 Compartir lecciones aprendidas de los accidentes e incidentes graves relacionados con combustible ocurridos durante el período 2008 – 2021.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DNV/ DGESO JAC CIAA	Media
<b>6.2 Revisar los requerimientos de control de calidad de combustible para operadores aéreos y operadores de trabajos aéreos que realizan las actividades de almacenamiento y reabastecimiento de combustible.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DNV	Alta
<b>6.3 Incrementar preguntas relativas a la gestión de combustible en los procesos de evaluación a los pilotos.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DNV	Alta
<b>6.4 Fortalecer los aspectos relacionados a la revisión de la gestión de combustible en los procesos de vigilancia de los distintos proveedores de servicios aeronáuticos.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DNV	Alta
<b>6.5 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>		1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6	
<b>Referencia del GASP</b>		N/A	
<b>Referencia del RASP</b>		1.1	
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Reducir los accidentes e incidentes relativos a la categoría Falla o mal funcionamiento de sistema/ componente relacionados al grupo no motor (SCF-NP).</b>	
<b>ID</b>	7.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP-AIR		
<b>Partes interesadas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dirección de Normas de Vuelo (DNV)</li> <li>- Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO)</li> <li>- Comisión Investigadora de Accidentes Aviación (CIAA)</li> </ul>		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>7.1 Compartir lecciones aprendidas de los accidentes e incidentes graves relacionados con falla o mal funcionamiento de sistema/ componente relacionados al grupo no motor durante el período 2008 - 2021.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DNV/ DGESO JAC CIAA	Media
<b>7.2 Impartir charlas de aspectos generales de mantenimiento y estándares y prácticas recomendadas de la industria.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DNV	Alta
<b>7.3 Incrementar los requisitos normativos para la certificación de los técnicos de mantenimiento aeronáuticos.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DNV	Alta
<b>7.4 Requerir a los operadores la ejecución del mantenimiento exclusivamente según el programa de mantenimiento del fabricante.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DNV	Alta
<b>7.5 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.</b>	Diciembre 2024	<b>IDAC</b> DGESO	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6		
<b>Referencia del GASP</b>	N/A		
<b>Referencia del RASP</b>	1.1		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Reducir los señalamientos láser a aeronaves, mitigando el riesgo de accidentes e incidentes de aviación.</b>	
<b>ID</b>	8.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) -Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/SEC		
<b>Partes interesadas</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) -Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVSO) -Dirección de Navegación Aérea (DINA) -Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección Legal (DL) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) -Industria		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
8.1 Robustecer la captura de eventos de señalamientos láser en el SDCPS.	Junio 2023	IDAC DGESO/ DINA	Media
8.2 Actualizar acuerdo de colaboración entre el Instituto Dominicano de Aviación Civil y Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.	Diciembre 2023	IDAC CESAC	Alta
8.3 Revisar procedimiento sobre uso y permisos de láser en eventos especiales con propósitos de entretenimiento y demostración y la emisión de NOTAM's.	Diciembre 2023	IDAC DNV/ DINA	Media
8.4 Evaluar la elaboración de resolución y/o circular para establecer criterios operacionales relativos a las emisiones láser en territorio nacional.	Diciembre 2024	IDAC DL/ DRRRA/ DNV/ DVSO	Alta
8.5 Promover la determinación de sanciones civiles y penales contra las personas que apuntan deliberadamente con un láser a una aeronave.	Diciembre 2024	IDAC CESAC	Alta
8.6 Gestionar la realización de actividades de promoción de seguridad operacional relativas a la categoría de evento.	Diciembre 2024	IDAC DGESO	Baja
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6		
<b>Referencia del GASP</b>	N/A		
<b>Referencia del RASP</b>	N/A		
<b>Otras referencias</b>			

<b>Iniciativa de mejoramiento de la seguridad operacional (SEI):</b>		<b>Gestionar la inclusión segura de los UAS en el espacio aéreo, mitigando el riesgo de accidentes e incidentes de aviación.</b>	
<b>ID</b>	9.0		
<b>Entidad responsable</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)		
<b>Gobernanza SSP</b>	SSP/SEC		
<b>Partes interesadas</b>	-Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) -Dirección de Vigilancia de la Seguridad Operacional (DVS0) -Dirección de Navegación Aérea (DINA) -Dirección de Normas de Vuelo (DNV) -Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA) -Dirección Legal (DL) -Departamento de Gestión Estatal de la Seguridad Operacional (DGESO) -Industria		
<b>Acción/medida</b>			
<b>Acción</b>	<b>Plazo</b>	<b>Entidad responsable</b>	<b>Prioridad</b>
<b>9.1 Comprender la relación entre los reglamentos de UAS, los reglamentos de aeronaves convencionales, las próximas disposiciones de RPAS y el Programa Estatal de Seguridad Operacional.</b>	Diciembre 2022	<b>IDAC</b> DL/ DNV/ DVS0/ DRRA/ DGESO	Alta
<b>9.2 Crear un grupo de partes interesadas internas de UAS dentro del Estado, que incluya aquellas entidades afectadas por las actividades de UAS para la coordinación y las comunicaciones internas.</b>	Diciembre 2022	<b>IDAC</b> DNV/ DVS0/ DRRA/ DINA	Alta
<b>9.3 Realizar un análisis de brechas para identificar las deficiencias de seguridad, los problemas organizacionales emergentes y los riesgos de seguridad operacional.</b>	Diciembre 2022	<b>IDAC</b> DL/ DNV/ DVS0/ DRRA/ DINA/ DGESO	Alta
<b>9.4 Crear procesos nuevos o mejorar los existentes para establecer un marco y un sistema de vigilancia de UAS en colaboración con las partes interesadas internas de UAS. Implementar las regulaciones de UAS con material de orientación solicitando aportes de la industria, según corresponda.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DNV/ DVS0/ DRRA	Alta
<b>9.5 Identificar las competencias requeridas para permitir que los inspectores y gerentes cumplan con sus funciones y responsabilidades para gestionar las operaciones de UAS y desarrollar las capacidades apropiadas.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DNV/ DVS0	Alta
<b>9.6 Establecer objetivos nacionales mediante la aplicación de principios de gestión de la seguridad, incluidos objetivos e indicadores, como base para mejorar la seguridad de las operaciones y actividades de los UAS para una estrategia nacional.</b>	Diciembre 2023	<b>IDAC</b> DNV/ DVS0/ DGESO	Alta
<b>Metas relacionadas del NASP</b>	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6		
<b>Referencia del GASP</b>	N/A		
<b>Referencia del RASP</b>	N/A		
<b>Otras referencias</b>	Proyecto ipack UAS PEI DNV 2.3.1		

