ANÁLISIS TÉCNICO DEL PROYECTO RAD 112

Notificación y reporte de eventos obligatorios de seguridad operacional

Propuesta de armonización con el modelo estadounidense de gestión de la seguridad aérea

Documento de trabajo para observaciones durante la consulta pública RAD 112

Preparado por: Capitanes Francisco J. Díaz y Hugo Minaya
República Dominicana | 12 de noviembre de 2026

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN EJECUTIVO 1
I. OBJETO Y ALCANCE DEL ANÁLISIS 2
II. FUNDAMENTO INTERNACIONAL Y RAZONES PARA PRIORIZAR EL MODELO ESTADOUNIDENSE 2
2.1 Marco de la OACI 2
2.2 Interdependencia operacional con Estados Unidos 2
2.3 Precisión necesaria sobre el modelo europeo 3
III. COMPARACIÓN DE MODELOS 3
IV. OBSERVACIONES ESPECÍFICAS AL PROYECTO RAD 112 4
Observación 1. Alcance excesivamente amplio o indeterminado (§§122.1, 122.7, 122.13) 4
Observación 2. Plazos de 72 horas y cómputo ambiguo (§122.9) 4
Observación 3. Confidencialidad condicionada a la decisión del Director General (§122.7(d)(5)) 5
Observación 4. Cultura justa definida, pero no plenamente operativizada (§§122.3 y 122.7) 5
Observación 5. Falta un diseño completo de reporte voluntario, confidencial e independiente 5
Observación 6. Modelo complementario ASAP para organizaciones con SMS 5
Observación 7. Protección de datos personales e identificación directa (apéndice G) 6
Observación 8. Confusión potencial entre reporte administrativo e investigación de accidentes 6
Observación 9. Eventos de bajo umbral que requieren precisión (apéndices A y C) 6
Observación 10. Inconsistencias de numeración, sujetos y apéndices 6
Observación 11. Publicaciones, indicadores y retorno de seguridad (§122.11) 7
V. COMPATIBILIDAD DEL PROYECTO RAD 112 CON PROGRAMAS DE ACCIÓN DE SEGURIDAD TIPO FAA ASAP 8
5.1. Funcionamiento real del Aviation Safety Action Program (ASAP) 8
5.2. Matriz comparativa: condiciones de funcionamiento de ASAP frente al RAD 112 9
5.3. Obstáculos concretos si el RAD 112 se aprueba sin modificaciones 9
5.4. Ejemplo práctico: desviación no intencional de altitud 10
5.5. Cláusulas complementarias recomendadas para habilitar un ASAP dominicano 10
5.6. Conclusión de viabilidad jurídica y operacional 11
VI. MODELO NACIONAL RECOMENDADO: ARQUITECTURA INSPIRADA EN FAA / NTSB / NASA 12
VII. PROPUESTAS DE ENMIENDA NORMATIVA 12
Propuesta A. Principio de protección del notificante 12
Propuesta B. Acceso excepcional a identidad y datos protegidos 12
Propuesta C. Sistema voluntario de reportes 13
Propuesta D. Proporcionalidad y clasificación 13
Propuesta E. Evaluación de implementación 13
VIII. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y EVALUACIÓN 13
IX. CONCLUSIONES Y SOLICITUD FORMAL 14
REFERENCIAS DOCUMENTALES 15
CONTACTO 15
ANEXO I. MATRIZ DE CAMBIOS PROPUESTOS AL RAD 112 16

RESUMEN EJECUTIVO

El proyecto de Reglamento Aeronáutico Dominicano RAD 112, fechado el 15 de agosto de 2026, representa un esfuerzo pertinente para mejorar la recopilación, evaluación y difusión de información de seguridad operacional. Sus objetivos generales —notificación de eventos, análisis de riesgos, seguimiento de medidas correctivas, desidentificación y publicación de tendencias— son compatibles con los principios de gestión de la seguridad operacional de la OACI [1–3].

No obstante, la técnica regulatoria propuesta se aproxima especialmente al **modelo europeo** del Reglamento (UE) 376/2014 y sus listas de eventos obligatorios, hoy contenidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 y sus modificaciones [11–12]. En particular, combina una enumeración extensa de sucesos reportables con obligaciones individuales de notificación dentro de plazos uniformes de 72 horas. El borrador, además, incorpora salvaguardas de confidencialidad y cultura justa cuya implementación operativa y límites de divulgación merecen mayor precisión [1].

Este informe recomienda que la República Dominicana adopte como **referencia principal de diseño e implementación el enfoque estadounidense**, sin abandonar sus obligaciones ante la OACI ni descartar las garantías útiles del sistema europeo. La recomendación se apoya en la cercanía geográfica y la interdependencia de operaciones, operadores, formación, vigilancia, servicios de tránsito aéreo y relaciones bilaterales con Estados Unidos; la entrada en vigor del acuerdo bilateral de cielos abiertos el 19 de diciembre de 2024 ofrece un fundamento verificable para profundizar la cooperación técnica [13]. Esta preferencia es un **juicio de política regulatoria propuesto**, no una exigencia de OACI ni una obligación jurídica derivada del acuerdo bilateral.

El modelo de referencia estadounidense combina notificaciones obligatorias delimitadas por tipo de evento y operación, SMS organizacionales, sistemas confidenciales para empleados bajo 14 CFR §5.71(a)(7), y canales voluntarios incentivados como NASA ASRS y FAA ASAP [4–10]. No todos los reportes estadounidenses son anónimos ni están exentos de sanciones; sus protecciones dependen del canal, la conducta y los criterios legales aplicables. La propuesta dominicana debería trasladar esa arquitectura de incentivos y protección, adaptada al ordenamiento nacional.

Se solicita al IDAC revisar el RAD 112 antes de su adopción para: (i) diferenciar eventos críticos de reportes preventivos; (ii) precisar sujetos y plazos; (iii) crear una vía voluntaria y confidencial independiente; (iv) regular las excepciones de acceso a identidades; (v) reconocer garantías frente a represalias; (vi) adecuar las obligaciones a la escala de las operaciones; (vii) corregir inconsistencias internas; y (viii) publicar una matriz de correspondencia con el Anexo 19, particularmente con su Enmienda 2 aplicable desde el 26 de noviembre de 2026 [2]. *Las medidas específicas y su prioridad se detallan en el Anexo I (Matriz de cambios propuestos). En especial, el nuevo capítulo V analiza los obstáculos de implantación de programas tipo FAA ASAP con el texto actual y propone salvaguardas específicas.*

I. OBJETO Y ALCANCE DEL ANÁLISIS

Este documento evalúa el borrador RAD 112 entregado para consulta, sus disposiciones centrales (§§122.1–122.13 tal como aparecen numeradas) y sus apéndices A–G [1]. La comparación se realiza con fuentes primarias de OACI, FAA, NTSB, NASA, normativa federal estadounidense y legislación europea [2–14]. No presume la ausencia de otros mecanismos dominicanos que pudieran existir en reglamentos, circulares o procedimientos distintos; cuando el borrador no describe un mecanismo, se identifica esa omisión en el texto examinado y se recomienda una remisión expresa si ya está regulado por otra norma.

No se afirma que los requisitos de la FAA sean aplicables automáticamente a aeronaves u operadores dominicanos. El propósito es recomendar un **modelo de referencia funcional** que cumpla las normas y métodos recomendados de OACI, sin sacrificar la potestad regulatoria del Estado dominicano.

II. FUNDAMENTO INTERNACIONAL Y RAZONES PARA PRIORIZAR EL MODELO ESTADOUNIDENSE

2.1 Marco de la OACI

El Anexo 19 establece el marco para programas estatales de seguridad operacional, sistemas SMS y recopilación, procesamiento, análisis, intercambio y protección de datos de seguridad. La Enmienda 2, incorporada a la tercera edición de noviembre de 2025, es aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026. El Documento 10159 (Safety Intelligence Manual, 2025) desarrolla el manejo y la transformación de datos en información útil para la toma de decisiones [2–3]. Ninguna de estas referencias obliga a adoptar sin cambios la lista europea de eventos ni un plazo universal de 72 horas para todos los pilotos.

La notificación inmediata de accidentes y determinados incidentes graves debe mantenerse diferenciada del reporte ordinario de peligros y sucesos, respetando las competencias de investigación técnica establecidas bajo el Anexo 13. La recopilación administrativa de seguridad no debe convertir al regulador en sustituto del órgano independiente de investigación.

2.2 Interdependencia operacional con Estados Unidos

Las rutas, vuelos comerciales y de carga, tripulaciones, procedimientos operacionales y el uso compartido del espacio aéreo regional justifican prestar especial atención al diseño regulatorio estadounidense. El acuerdo bilateral de transporte aéreo, firmado el 2 de agosto de 2024 y vigente desde el 19 de diciembre de 2024, liberaliza servicios, rutas y acuerdos comerciales, y expresa compromisos con altos estándares de seguridad y protección [13]. El acuerdo no exige copiar el Código de Regulaciones Federales (14 CFR), pero refuerza la conveniencia de un lenguaje común de gestión de riesgos, intercambio de información y medidas correctivas.

La adopción de conceptos similares a los de FAA SMS/ASAP/ASRS puede facilitar capacitación de pilotos y técnicos que trabajan en ambos entornos, procedimientos compartidos de reporte de riesgos, cooperación entre organizaciones y análisis de tendencias regionales. Estos son beneficios potenciales que deben contrastarse con la realidad institucional, el costo de implementación y las exigencias legales dominicanas.

2.3 Precisión necesaria sobre el modelo europeo

La Unión Europea también incorpora notificación voluntaria y garantías de cultura justa: los artículos 5 y 16 del Reglamento 376/2014 regulan esos aspectos. Por tanto, **no es correcto sostener que la normativa europea carece de protección del reportante** [11]. La crítica pertinente es que el proyecto dominicano parece recoger extensamente la obligación europea de reportar, sin reproducir con igual detalle todas las salvaguardas, procedimientos de confidencialidad y defensas contra represalias. La preferencia por el modelo estadounidense responde aquí a criterios de afinidad operacional, diseño de incentivos e interoperabilidad, no a una supuesta ausencia de cultura justa en Europa.

III. COMPARACIÓN DE MODELOS

Materia	Proyecto RAD 112 [1]	Referencia norteamericana y consecuencia propuesta
Sucesos obligatorios	§122.13 y apéndices enumeran numerosas categorías para operaciones, ATM, mantenimiento, aeródromos y UAS.	49 CFR Part 830 y 14 CFR Parts 121, 135, 145 y 107 delimitan reportes por materia. Mantener un núcleo obligatorio proporcional, sin copiar mecánicamente todos los ítems europeos.
Plazos	§122.9: menos de 72 h para notificante y menos de 72 h desde recepción para la organización.	Plazos federales diferenciados: notificación inmediata en 49 CFR §830.5; hasta 96 h para ciertos reportes técnicos; 10 días para eventos Part 107 definidos. Definir reloj, urgencias y excepciones.
Confidencialidad	§122.7(d)(5) permite excepciones cuando la información sea requerida por el Director General o integre una investigación.	14 CFR §5.71(a)(7) exige canal confidencial de empleados para entidades sujetas a SMS; ASRS aporta tratamiento por tercero independiente. Precisar controles de acceso y justificación de excepciones.
Protección al reportante	§122.3 define cultura justa y §122.7 limita usos ajenos a seguridad, pero no desarrolla una vía expresa de reclamación frente a represalias.	ASAP ofrece incentivos definidos por acuerdos; ASRS y §91.25 delimitan protección frente a uso sancionador. Crear garantías y mecanismo de resolución de conflictos, con excepciones.
Reporte voluntario	La propuesta está centrada en reportes obligatorios; no desarrolla el funcionamiento completo de una vía voluntaria.	ASRS y ASAP ofrecen mecanismos voluntarios complementarios y distintos. Incorporar canal voluntario autónomo y remisión si ya existe otro régimen.
Aviación general y UAS	Incluye RAD 91 y apéndices con obligaciones amplias; alcance UAS presenta contradicciones internas.	Part 91 no contiene una obligación general equivalente a toda la lista del proyecto; Part 107 §107.9 fija umbrales específicos. Graduar requisitos y corregir sujetos obligados.
Uso de información	§122.11 dispone análisis, seguimiento y publicación anual de información agregada.	SMS FAA requiere procesos de análisis; NASA ASRS publica lecciones desidentificadas. Conservar y reforzar este componente del RAD 112.

IV. OBSERVACIONES ESPECÍFICAS AL PROYECTO RAD 112

Observación 1. Alcance excesivamente amplio o indeterminado (§§122.1, 122.7, 122.13)

El borrador incluye operaciones comerciales, aviación general, UAS, aeródromos, servicios en tierra, mantenimiento, escuelas y ANS; atribuye deberes a organizaciones y a numerosas personas físicas [1, pp. 5–6, 9–12]. La magnitud de esta cobertura demanda una distinción entre reportes asociados a riesgo sustancial, sucesos de menor consecuencia y observaciones preventivas. No toda desviación operacional debe convertirse automáticamente en una infracción por omisión del reporte; tampoco debe excluirse un evento de alto riesgo por una lista exhaustiva.

El borrador tampoco diferencia la carga de cumplimiento según la estructura del sujeto obligado. Un **operador de transporte aéreo comercial** dispone, por lo general, de un SMS, una oficina de seguridad, análisis de datos de vuelo y personal dedicado para recibir, clasificar, analizar y remitir reportes dentro de los plazos previstos. El **piloto privado**, el propietario-operador o la pequeña escuela de vuelo carecen normalmente de esa estructura: la misma persona física vuela, notifica, documenta y asume la consecuencia sancionadora por la omisión. **Aplicar a ambos el mismo catálogo de eventos, los mismos plazos y la misma exposición sancionadora traslada, en términos relativos, una carga mayor a quien dispone de menos medios para cumplirla, aun cuando el riesgo para el público transportado es, en general, menor**.

El modelo estadounidense recoge esta diferencia: la obligación de SMS y los programas ASAP y FOQA se concentran en los operadores certificados de la Parte 121, a los que la regla de 2024 sumó los operadores de la Parte 135 y los vuelos turísticos comerciales [4, 17]; la aviación general de la Parte 91 queda sujeta esencialmente a la notificación de accidentes e incidentes graves ante la NTSB [8] y dispone del canal voluntario NASA ASRS, con protección limitada frente a sanciones [6, 7]. Una carga desproporcionada sobre la aviación general puede desincentivar el reporte precisamente en el segmento donde la información voluntaria resulta más escasa.

Se propone definir categorías de prioridad (notificación inmediata, reporte obligatorio ordinario y reporte voluntario/confidencial), asociadas a criterios objetivos de severidad, probabilidad y exposición. Las operaciones Part 91, formación, ultraligeros y UAS deberían disponer de obligaciones ajustadas a su perfil de riesgo, sin debilitar la información sobre accidentes e incidentes graves.

Observación 2. Plazos de 72 horas y cómputo ambiguo (§122.9)

El texto concede menos de 72 horas al notificante y menos de 72 horas a la organización desde su recepción [1, p. 10]. Si ambos plazos se agotaran sucesivamente, el reporte del operador podría llegar aproximadamente seis días después del evento, resultado contrario a la urgencia de determinados sucesos. Por otra parte, el texto no especifica inequívocamente el inicio del plazo personal, cómo se computan feriados, ni qué ocurre ante falta de conectividad, incapacitación o períodos operacionales extendidos. El origen del esquema guarda semejanza con el artículo 4 del Reglamento europeo 376/2014 [11].

Se propone notificación inmediata para accidentes e incidentes que corresponda comunicar sin demora a la autoridad investigadora; plazos específicos para asuntos técnicos; y un plazo ordinario basado en el momento de conocimiento efectivo, con excepciones motivadas y sin sanción por retrasos razonablemente justificados.

Observación 3. Confidencialidad condicionada a la decisión del Director General (§122.7(d)(5))

El borrador permite levantar la desidentificación cuando la información sea requerida por el Director General del IDAC o forme parte de una investigación, sin definir criterios, órgano autorizante, registro de acceso, finalidad o salvaguardas [1, p. 10]. Esta amplitud puede reducir la confianza del personal y generar temor a usos distintos de la seguridad.

Se propone delimitar los casos excepcionales por ley y procedimiento: necesidad estricta, finalidad legítima, proporcionalidad, acceso mínimo, documentación escrita, registro auditable, revisión independiente cuando proceda y prohibición de difusión ulterior. En todo caso, deben preservarse las facultades legales de autoridades judiciales y de investigación, sin prometer una inmunidad absoluta que la ley no permita.

Observación 4. Cultura justa definida, pero no plenamente operativizada (§§122.3 y 122.7)

La definición de cultura justa reconoce que acciones razonables según experiencia y capacitación no deben castigarse, y distingue negligencia grave y conducta intencional [1, p. 7]. Sin embargo, el borrador no

establece con suficiente precisión cómo reclamar represalias, quién decide la admisibilidad de un reporte, qué uso probatorio puede dársele, o cómo se protegerá a terceros mencionados.

Se propone incorporar una disposición operativa de no represalia por el acto de reportar de buena fe, canales de queja, decisión motivada de excepciones, medidas correctivas proporcionadas y revisión administrativa. Siguiendo la AC FAA 120-66C, los programas voluntarios con incentivos deben distinguirse expresamente de investigaciones y conductas excluidas [5].

Observación 5. Falta un diseño completo de reporte voluntario, confidencial e independiente

El texto crea un sistema de reportes obligatorios bajo administración del IDAC y permite notificar directamente a la autoridad ante fallas del canal empresarial [1, pp. 9–10]. Esto es útil, pero no equivale a un sistema voluntario con garantías específicas frente al uso sancionador o al tratamiento de identidad por un tercero independiente.

Se propone habilitar una vía semejante a NASA ASRS, administrada por una institución técnicamente independiente o por una unidad con estricta separación funcional y garantías legales. Los reportes podrían analizarse, desidentificarse y publicarse para aprendizaje; las alertas críticas se trasladarían a autoridades competentes mediante protocolos. El régimen debe aclarar que la notificación voluntaria no sustituye una comunicación legalmente obligatoria. Deben diferenciarse los reportes de aviación general (generalmente utilizan NASA ASRS) de los de aerolíneas (generalmente utilizan ASAP), tal cual se hace en los EE. UU.

Observación 6. Modelo complementario ASAP para organizaciones con SMS

En Estados Unidos la FAA utiliza ASAP para recoger voluntariamente información de empleados bajo acuerdos específicos, normalmente con participación organizacional, de la FAA y, cuando corresponda, representación de trabajadores; las condiciones de aceptación y exclusión están reguladas [5]. La FAA aclara que ASAP puede cumplir solo parcialmente el canal confidencial SMS porque cubre grupos definidos, mientras Part 5 exige cobertura del personal comprendido [4–5].

Se propone permitir programas de acción de seguridad entre IDAC, operadores y representantes profesionales, con comité de revisión técnica, decisiones sobre acciones correctivas, trazabilidad y

protección de los reportes aceptados. Estos programas no deben reemplazar el SMS ni las obligaciones de reporte crítico, pero van de la mano con la filosofía de Cultura Justa de OACI.

Observación 7. Protección de datos personales e identificación directa (apéndice G)

El apéndice G solicita nombre, número de licencia, identificación personal y otros datos de operación y aeronave [1, pp. 33–34]. Recoger datos puede resultar necesario para validar y completar ciertos expedientes, pero exige reglas de minimización, segregación y retención. De lo contrario, la promesa general de desidentificación puede verse debilitada por cruces de datos técnicos y operacionales.

Se propone mantener identidades separadas de la base analítica, asignar identificadores aleatorios, limitar roles de acceso, fijar períodos de conservación, registrar auditorías y establecer un procedimiento previo para publicar información que pueda reidentificar a personas por su contexto.

Observación 8. Confusión potencial entre reporte administrativo e investigación de accidentes

El proyecto prevé que el IDAC almacene información suministrada por la CIAA sobre accidentes e incidentes graves [1, p. 10]. Ello puede ser compatible con la elaboración de estadísticas estatales, pero requiere distinguir claramente las competencias, custodia y finalidades de cada sistema.

Se propone una cláusula de coordinación con la autoridad independiente de investigación, que evite que los reportes administrativos suplan o interfieran con las notificaciones e investigaciones realizadas bajo Anexo 13, y preserve el tratamiento legal de registros protegidos.

Observación 9. Eventos de bajo umbral que requieren precisión (apéndices A y C)

El apéndice A incluye, por ejemplo, «cualquier despegue abortado» y «cualquier uso por parte de la tripulación de su sistema de oxígeno» [1, pp. 13 y 16]. Estas expresiones, sin contexto, pueden abarcar decisiones normales y prudentes cuya notificación no aporte un riesgo material identificable. En cambio, el apéndice C contempla fallas de comunicaciones, vigilancia, pérdida de separación y sobrecarga de sectores ATS, ámbitos de evidente importancia para el análisis [1, pp. 20–21].

Se propone añadir umbrales de riesgo o circunstancias específicas para eventos de baja significación, manteniendo la obligación en sucesos relevantes. Debería priorizarse la identificación de causas sistémicas —saturación ATC, comunicaciones deficientes, fallas de vigilancia, entrenamiento y organización— sobre la recopilación indiscriminada de incidentes menores.

Observación 10. Inconsistencias de numeración, sujetos y apéndices

El documento se titula RAD 112, pero los artículos se numeran 122.1, 122.3, etc. En el alcance general (§122.1) figura RAD 107 para UAS, mientras el apéndice F destinado a UAS enumera RAD 121, 135, 137 y 141 y omite RAD 107. El apéndice C incluye RAD 10 y el apéndice E incorpora RAD 101 y 103, que no figuran en la lista inicial de destinatarios [1, pp. 4–5, 20, 26 y 31].

Se propone corregir la numeración y emitir una tabla única por actividad, parte RAD y apéndice aplicable. En UAS deben distinguirse operadores recreativos, pequeños sistemas y actividades sujetas a otras autorizaciones, conforme al ordenamiento dominicano pertinente.

Observación 11. Publicaciones, indicadores y retorno de seguridad (§122.11)

El compromiso de publicar por lo menos un informe anual agregado y desidentificado, analizar tendencias y difundir medidas preventivas constituye un aspecto positivo [1, p. 11]. Es coherente con OACI y con el uso de información desidentificada en sistemas estadounidenses [2–3, 7].

Se propone mantenerlo y agregar periodicidad de boletines técnicos, indicadores agregados de tiempos de procesamiento, participación de organizaciones, acciones correctivas, cierres y medidas de protección de datos, evitando clasificaciones públicas que permitan identificar reportantes o atribuir responsabilidad antes de una investigación.

V. COMPATIBILIDAD DEL PROYECTO RAD 112 CON PROGRAMAS DE ACCIÓN DE SEGURIDAD TIPO FAA ASAP

5.1. Funcionamiento real del Aviation Safety Action Program (ASAP)

La FAA describe el Aviation Safety Action Program (ASAP) como un mecanismo voluntario de información de seguridad de empleados de operadores, talleres y otras entidades elegibles, administrado mediante un Memorandum of Understanding (MOU). Sus partes esenciales son la FAA y el operador; puede incorporarse una organización representativa de los trabajadores y, de forma opcional, un facilitador externo. El programa busca identificar precursores de accidentes y resolver eventos mediante acciones correctivas, antes que mediante sanciones automáticas. No es un sustituto de las obligaciones federales de notificación inmediata o de reportes técnicos exigidos por otras normas. Referencias: AC 120-66C, apartados 1, 8–15 y 24 [5]; portal FAA ASAP [14].

Cada programa cuenta con un Event Review Committee (ERC), integrado por un representante de la organización, uno de los empleados cuando participa su asociación y un representante calificado de la FAA. El ERC estudia los hechos, decide la admisión o exclusión del reporte, propone capacitación, cambios de procedimientos y otras medidas, y da seguimiento a sus efectos. El consenso es el mecanismo ordinario, aunque la FAA conserva su autoridad legal y, en determinados desacuerdos, el representante FAA decide la aceptación. La propia FAA señala que ASAP puede cubrir parcialmente las obligaciones de un sistema confidencial de reportes bajo 14 CFR §5.71(a)(7), pero no reemplaza el canal requerido para todos los empleados si el MOU solo cubre ciertos grupos [4,5,14].

La protección NO constituye inmunidad general. La AC 120-66C prevé que la FAA no tome acciones contra el empleado por hechos incluidos en un reporte aceptado y no excluido, sujeto al cumplimiento de medidas correctivas. Se excluyen, entre otros, ciertos supuestos de conducta intencional o temeraria, actividades delictivas, alcohol y otras sustancias, falsificación intencional y reincidencias bajo criterios definidos. Si un suceso también es conocido por fuentes independientes (por ejemplo, ATC), la FAA puede investigar con esa evidencia. La protección contra divulgación pública de determinada información voluntaria se articula en 49 USC §40123 y 14 CFR Part 193; no equivale a anonimato absoluto frente al ERC o a una prohibición universal de investigar [5,14,16].

5.2. Matriz comparativa: condiciones de funcionamiento de ASAP frente al RAD 112

Elemento del ASAP (FAA)	Situación en el proyecto RAD 112	Dificultad y modificación necesaria
Voluntariedad y canal propio	§§122.5 y 122.7 estructuran un REO obligatorio gestionado por IDAC; no regulan un canal ASAP diferenciado.	Sin separación jurídica, el relato voluntario puede confundirse con el reporte reglamentario. Crear programa complementario por MOU y circuitos separados.
Comité ERC y acuerdos	§122.7(b) pide personal encargado de recopilar y analizar; no crea un comité tripartito ni reglas de consenso.	Definir ERC, representación del personal, conflicto de interés, facultades y resolución motivada de aceptación/exclusión.
Protección por reporte aceptado	§122.3 define cultura justa; §122.7(d)(4) limita usos, pero no fija los efectos concretos de aceptación.	Establecer protección frente a uso sancionador del relato protegido y represalias por reportar de buena fe, con exclusiones claras.
Acceso a identidad	§122.7(d)(5) exceptúa desidentificación si lo pide el Director General o en una investigación; apéndice G recoge nombre/licencia.	Acotar accesos excepcionales y separar identidad de base analítica; sin ello se reduce la confianza en la confidencialidad.
Plazos y admisibilidad	§122.9: menos de 72 h del individuo y menos de 72 h desde recepción para la entidad.	La FAA AC 120-66C §18.1 permite al ERC valorar oportunidad según seguridad. Mantener plazos legales del REO separados de admisión de reporte ASAP.
Información de otra fuente	§122.7 obliga a reportar eventos; no separa evidencia independiente de narraciones voluntarias.	Permitir investigación con evidencia obtenida por otras vías, sin usar automáticamente el relato ASAP protegido como prueba.
Corrección y retorno	§122.11 exige análisis, medidas y comunicación periódica, sin fijar un proceso de aceptación y cierre del programa voluntario.	Crear seguimiento de acciones ERC, respuesta al reportante, evaluación anual e indicadores agregados, además del REO.

Fuente y alcance de la comparación: Proyecto RAD 112, pp. 7–11 y 33–34 [1]; FAA AC 120-66C, apartados 13–24 [5]; FAA ASAP [14]. Se describen riesgos institucionales de implementación, no una prohibición jurídica literal del ASAP.

5.3. Obstáculos concretos si el RAD 112 se aprueba sin modificaciones

1. Superposición del deber de informar y la voluntariedad. Cuando el mismo evento figura en un apéndice obligatorio, el profesional debe comunicarlo a su organización y esta reportarlo al IDAC. Si el reglamento no distingue el aviso reglamentario mínimo del relato ampliado voluntario, el participante puede interpretar que la versión ASAP también será entregada íntegramente a la autoridad. Esa incertidumbre reduce el incentivo para revelar errores, causas latentes y deficiencias organizacionales. No se recomienda eximir hechos legalmente reportables, sino separar los productos informativos y su régimen de protección.

2. Protección incierta de identidad y del relato. El §122.7(d)(5) habilita excepciones amplias a la desidentificación y el apéndice G solicita información personal. ASAP funciona porque su MOU define custodia, acceso, uso del contenido, exclusiones y consecuencias. Sin reglas equivalentes, un acuerdo voluntario de una empresa no podría garantizar frente a todas las facultades regulatorias una protección que el RAD no reconoce claramente.

3. Ausencia de garantía procesal de no represalia. El RAD formula cultura justa, pero no establece procedimiento para aceptar un reporte, concluir acciones correctivas, determinar exclusiones o reclamar por represalias. En ASAP, estas decisiones tienen un cauce mediante ERC y MOU. Sin él, el personal no puede prever qué ocurrirá si reporta una desviación no intencional que involucre potencial incumplimiento.

4. Plazo rígido frente a admisibilidad flexible. El §122.9 establece plazos reglamentarios obligatorios que deben respetarse. La FAA, por el contrario, otorga al ERC discreción para considerar oportunidad al admitir un reporte ASAP (§18.1), y no aplica ese criterio a reportes sole-source según la AC. La dificultad aparece si se pretende aplicar el plazo del REO como filtro automático de protección del reporte voluntario. Debe quedar escrito que son procesos paralelos con reglas diferentes.

5. Participación independiente insuficientemente diseñada. §122.7(b) menciona gestión independiente dentro de las organizaciones, pero no asegura un comité con representación de empleados y regulador, votación, consenso, registro de decisiones y seguimiento. La simple creación de una dirección interna de reportes no reproduce la gobernanza de ASAP ni necesariamente asegura confianza cuando el evento involucra decisiones de la propia gerencia.

6. Riesgo de mezclar investigaciones, bases y fuentes. En ASAP se distingue la narración voluntaria de la evidencia independiente obtenida por ATC, registros de vuelo u otras vías. El RAD no aclara esta separación de utilización probatoria, ni el acceso a materiales obtenidos de la CIAA. Para implantar un mecanismo creíble se deben delimitar evidencia independiente, relato protegido, competencia de IDAC y salvaguardas propias de investigación de accidentes.

5.4. Ejemplo práctico: desviación no intencional de altitud

Supóngase que una tripulación se desvía involuntariamente del nivel autorizado, reconoce el error, corrige la trayectoria y desea explicar mediante un relato franco los factores que contribuyeron (carga de trabajo, instrucciones, automatización, coordinación). Bajo el apéndice A, la desviación del nivel autorizado es un suceso listado; los deberes y plazos del §122.7 y §122.9 serían aplicables según la situación concreta [1].

En un operador estadounidense con ASAP vigente, la tripulación podría presentar un reporte voluntario para evaluación del ERC, mientras la compañía y el piloto siguen cumpliendo cualquier obligación de notificación que resulte exigible por otras normas. Si ATC conoce la desviación por medios independientes, el ASAP no elimina esa evidencia ni impide necesariamente una investigación regulatoria independiente; sí ofrece reglas sobre el tratamiento de la narración presentada al programa, la aceptación y las acciones correctivas [5].

Si el RAD 112 no diferencia ambas vías, la tripulación podría temer que la explicación destinada al aprendizaje sea transferida íntegra al procedimiento administrativo o utilizada sin las garantías del programa voluntario. Esta es una dificultad de diseño e incentivos, no una demostración de que el IDAC inevitablemente impondría sanciones.

5.5. Cláusulas complementarias recomendadas para habilitar un ASAP dominicano

A. Reconocimiento del programa. «El IDAC podrá aprobar programas voluntarios de acción de seguridad operacional mediante convenios entre la autoridad, el operador o proveedor y, cuando proceda, representantes de su personal. Los convenios definirán alcance, comité de revisión, criterios de aceptación, exclusión, análisis y medidas correctivas, conforme a la ley».

B. Separación de reportes. «El cumplimiento de las obligaciones de notificación del presente reglamento no queda suspendido ni sustituido por la presentación de un reporte voluntario. La información reglamentaria mínima y el relato voluntario protegido serán administrados bajo procedimientos separados, con controles de acceso y finalidad».

C. Uso de información y protección. «El contenido de reportes voluntarios aceptados en el programa y la identidad del notificante estarán protegidos frente a represalias por el hecho de reportar y frente a utilización sancionadora basada exclusivamente en ese relato, con excepciones legalmente delimitadas. Ello no impedirá investigaciones fundadas en evidencia legítimamente obtenida por fuentes independientes».

D. Órgano y garantías. «El comité de revisión documentará decisiones, garantizará participación técnica apropiada, notificará resultados al reportante y verificará acciones correctivas. El acceso extraordinario a información identificable requerirá autorización motivada, necesidad y proporcionalidad, sin perjuicio de competencias legales de investigación».

5.6. Conclusión de viabilidad jurídica y operacional

No se puede afirmar que aprobar el RAD 112 haga ilegal todo futuro programa ASAP: el proyecto contiene compromisos generales de confidencialidad, de cultura justa y de no utilizar datos para fines distintos de la seguridad. El obstáculo es que esas declaraciones coexisten con obligaciones amplias, datos identificables y excepciones abiertas, sin especificar el tratamiento de reportes voluntarios aceptados ni el papel de un ERC. Un régimen inspirado en la FAA requeriría disposiciones explícitas de jerarquía normativa suficiente, acuerdos de implementación y revisión de la Ley 491-06, del derecho laboral y de protección de datos dominicanos. La solución es complementar y precisar el RAD 112, no copiar literalmente la FAA ni sustituir las obligaciones OACI.

VI. MODELO NACIONAL RECOMENDADO: ARQUITECTURA INSPIRADA EN FAA / NTSB / NASA

El esquema propuesto integra cuatro vías complementarias, con competencias separadas:

1. **Canal A — aviso urgente:** accidentes, incidentes graves y eventos críticos taxativamente definidos; aviso inmediato a la autoridad competente, con coordinación de CIAA, IDAC y servicios de emergencia según corresponda.

2. **Canal B — reporte reglamentario de organización:** fallas técnicas, operaciones y sucesos significativos por categoría de operador, con plazos específicos y análisis de causas y tendencias en SMS; obligación de entregar información necesaria al IDAC.

3. **Canal C — sistema confidencial del personal:** todo operador sujeto a SMS debe habilitar reporte interno, garantías contra represalias por el acto de comunicar, retorno al notificante y control de acceso a identidad; referencia funcional: 14 CFR §5.71(a)(7).

4. **Canal D — reporte voluntario e independiente:** mecanismo inspirado en NASA ASRS para pilotos, controladores, personal técnico y terceros, con recepción separada, desidentificación, análisis y divulgación de lecciones; cuando haya acuerdo institucional, programas ASAP para grupos de empleados con acciones correctivas e incentivos definidos.

Los cuatro canales deben contar con reglas claras de intercambio y prevención de duplicidades, sin convertir el reporte voluntario en sustituto de una obligación legal y sin prometer inviolabilidad frente a investigaciones legítimas. Esta estructura requiere normas habilitantes dominicanas, protocolos de cooperación y presupuesto específico.

VII. PROPUESTAS DE ENMIENDA NORMATIVA

Propuesta A. Principio de protección del notificante

> «El IDAC, las organizaciones sujetas al presente reglamento y cualquier tercero que administre sistemas de notificación protegerán, conforme a la ley, la identidad de los notificantes y de las personas mencionadas en los reportes. Ninguna persona será objeto de represalia laboral o administrativa por el solo hecho de presentar de buena fe información de seguridad operacional. Esta protección no impedirá la investigación y actuación legal respecto de conductas intencionales, gravemente negligentes o de los demás supuestos expresamente previstos por ley, siempre con garantías de debido proceso».

Propuesta B. Acceso excepcional a identidad y datos protegidos

> «La identidad del reportante y la información susceptible de reidentificación solo podrán ser reveladas mediante procedimiento escrito, motivado, limitado a la finalidad legalmente autorizada y sujeto a controles de acceso y trazabilidad. La calidad de Director General del IDAC, por sí sola, no constituirá motivo autónomo suficiente para levantar la protección, sin perjuicio de las competencias y mandatos establecidos expresamente por ley».

Propuesta C. Sistema voluntario de reportes

> «El Estado establecerá un mecanismo voluntario y confidencial de notificación de peligros y sucesos de seguridad operacional, accesible a cualquier profesional o usuario del sistema aeronáutico. Su administración garantizará separación funcional respecto de las actuaciones sancionadoras y dispondrá de procedimientos de desidentificación, análisis y difusión preventiva. Su utilización no sustituirá reportes obligatorios exigibles conforme a la legislación aplicable».

Propuesta D. Proporcionalidad y clasificación

> «El IDAC clasificará los eventos en categorías de notificación inmediata, obligatoria ordinaria y voluntaria, atendiendo a severidad, exposición, probabilidad y tipo de operación. Las obligaciones y los plazos serán definidos por categoría y resultarán proporcionales al riesgo, sin menoscabo del deber de comunicar accidentes e incidentes graves».

Propuesta E. Evaluación de implementación

> «Antes de la entrada en vigor del presente reglamento, el IDAC publicará una matriz de correspondencia con el Anexo 19 y las disposiciones aplicables del ordenamiento nacional, una evaluación de impacto regulatorio, un procedimiento de protección de datos y un programa de capacitación para sujetos obligados y personal regulador».

Las cláusulas anteriores son **textos propuestos de discusión**, sujetos a revisión jurídica de la Ley 491-06, normativa sobre protección de datos, potestad sancionadora y competencias de la autoridad investigadora.

VIII. PLAN DE IMPLEMENTACIÓN Y EVALUACIÓN

Etapa 1 (0–90 días): corregir inconsistencias, completar matriz comparada OACI–FAA–UE–RAD, definir eventos críticos, levantar capacidades actuales de PEGSO y consultar a pilotos, ATC, mantenimiento, aeropuertos y operadores.

Etapa 2 (3–9 meses): aprobar normas y protocolos de protección, formar custodios y comités técnicos, diseñar canal confidencial de SMS y mecanismo voluntario separado, establecer acuerdos de seguridad y datos, implementar pilotos con participantes representativos.

Etapa 3 (9–18 meses): medir resultados, depurar categorías de escaso valor, publicar reportes agregados, realizar auditoría externa de confidencialidad, evaluar la tasa de participación y ajustar cargas regulatorias.

Los plazos indicados son un cronograma ilustrativo de política pública, no compromisos ya anunciados por el IDAC.

IX. CONCLUSIONES Y SOLICITUD FORMAL

La propuesta RAD 112 persigue un propósito legítimo: transformar sucesos operacionales en información que permita anticipar riesgos y evitar accidentes. No obstante, un sistema de reporte será tan efectivo como la confianza que genere entre quienes poseen la información más valiosa: pilotos, controladores, técnicos, despachadores y personal de primera línea. Imponer nuevas obligaciones sin garantías verificables puede fomentar el reporte defensivo o reducir la disponibilidad de narrativas completas y sinceras.

Por su cercanía geográfica y funcional con Estados Unidos, por las operaciones bilaterales y por la existencia de un acuerdo de cielos abiertos en vigor, **se recomienda que la República Dominicana utilice preferentemente la arquitectura estadounidense como modelo de diseño**: obligaciones definidas y proporcionadas, SMS con canales confidenciales, sistemas voluntarios independientes, incentivos claros para reconocer errores de buena fe y acciones correctivas basadas en evidencias. Deben conservarse los elementos útiles del modelo europeo, especialmente sus garantías expresas de cultura justa, protección de identidad y reportes voluntarios [11].

Se solicita al IDAC: (1) someter el texto a revisión técnica y jurídica antes de su adopción; (2) publicar la matriz de correspondencia con la tercera edición del Anexo 19; (3) presentar una evaluación del impacto en la aviación general y pequeña escala; (4) incorporar un mecanismo voluntario confidencial junto con garantías concretas de no represalia; (5) revisar los plazos y excepciones de desidentificación; y (6) corregir las discrepancias de numeración, alcance y apéndices antes de promulgar el reglamento. *Las observaciones se traducen en una matriz de modificaciones reglamentarias, incluida como Anexo I. Se solicita además habilitar expresamente convenios ASAP con comité de revisión y separar sus relatos protegidos de los reportes obligatorios.*

El objetivo no debe ser simplemente recibir más reportes, sino **obtener más información útil, confiable y protegida para prevenir accidentes**.

REFERENCIAS DOCUMENTALES

[1] Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC). Proyecto RAD 112, «Notificación y reporte de eventos obligatorios de seguridad operacional», versión original fechada 15 de agosto de 2026, 34 páginas. Documento de consulta suministrado para este análisis.

[2] OACI. Anexo 19, tercera edición (noviembre de 2025), Enmienda 2 aplicable desde el 26 de noviembre de 2026. https://www.icao.int/safety-management/standards-and-recommended-practices-sarps

[3] OACI. Safety Intelligence Manual, Doc 10159, primera edición, 2025. https://www.icao.int/safety-management/SMI/SI

[4] FAA. 14 CFR §5.71(a)(7), sistema confidencial de reporte de empleados de organizaciones sujetas a SMS. https://www.ecfr.gov/current/title-14/part-5/section-5.71

[5] FAA. Advisory Circular 120-66C, Aviation Safety Action Program (31 de marzo de 2020). https://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/1037363

[6] FAA. Advisory Circular 00-46F, Aviation Safety Reporting Program (2 de abril de 2021); 14 CFR §91.25. https://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/1039459 ; https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/91.25

[7] NASA. Aviation Safety Reporting System, descripción institucional y mecanismo de desidentificación. https://www.nasa.gov/human-systems-integration-division/aviation-safety-reporting-system-overview/

[8] NTSB. 49 CFR Part 830, especialmente §830.5, notificación inmediata de accidentes y determinados incidentes. https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/830.5

[9] FAA. 14 CFR §§121.703, 135.415 y 145.221, reportes de fallas y defectos de servicio. https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/121.703 ; https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/135.415 ; https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/145.221

[10] FAA. 14 CFR §107.9, reportes de eventos específicos con pequeños sistemas UAS. https://www.law.cornell.edu/cfr/text/14/107.9

[11] Unión Europea. Reglamento (UE) 376/2014, arts. 4, 5, 15 y 16, notificación, confidencialidad y cultura justa. https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj

[12] Unión Europea. Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018, texto consolidado con modificaciones de 2026. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02015R1018-20260817

[13] Departamento de Estado de los EE. UU. Acuerdo de Transporte Aéreo entre Estados Unidos y República Dominicana, firmado el 2 de agosto de 2024, vigente desde el 19 de diciembre de 2024. https://2021-2025.state.gov/open-skies-agreement-with-the-dominican-republic-enters-into-force/

[14] FAA. Aviation Safety Action Program, portal institucional. https://www.faa.gov/about/initiatives/asap

[15] FAA. Notice 8900.765, Expansion of Aviation Safety Action Program (ASAP) to Support Corporate Safety Management Systems (15 de enero de 2026). https://www.faa.gov/regulations_policies/orders_notices/index.cfm/go/document.information/documentID/1044641

[16] FAA. AC 120-66C, apartados 16, 18, 20 y 24, sobre excepciones, evidencia independiente, protección bajo 49 USC §40123/14 CFR Part 193 e integración con SMS. https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC_120-66C.pdf

[17] FAA. Safety Management Systems, regla final, 89 FR 33068 (26 de abril de 2024), vigente desde el 28 de mayo de 2024; extiende 14 CFR Part 5 a operadores de la Parte 135 y vuelos turísticos comerciales. https://www.federalregister.gov/documents/2024/04/26/2024-08669/safety-management-systems

CONTACTO

Autor: Capitán Francisco J. Díaz

Teléfono: 386-334-8854

Correo electrónico: fdiaz@captainscouncil.org

Página web: www.captainscouncil.org

Autor: Capitán Hugo Minaya

Teléfono: 954-549-4026

Correo electrónico: Hminaya@captainscouncil.org

Página web: www.captainscouncil.org

ANEXO I. MATRIZ DE CAMBIOS PROPUESTOS AL RAD 112

Objeto. Traducir las observaciones del análisis técnico en modificaciones específicas para consideración del IDAC. Las referencias entre corchetes remiten a la bibliografía del informe; la identificación §122.x reproduce la numeración del borrador, cuya corrección a RAD 112 se propone expresamente. *Se incorporan siete filas adicionales relacionadas con la viabilidad del programa FAA ASAP bajo el RAD propuesto.*

Criterio de prioridad: Alta = protección, seguridad o coherencia legal; Media = precisión, proporcionalidad o operatividad. Las propuestas no constituyen texto promulgado ni implican que el marco estadounidense sea obligatorio en República Dominicana.

RAD / Nº	Situación del proyecto	Cambio normativo solicitado	Fundamento / prioridad
01 · §122.1(a) · p. 5	Cobertura territorial y extraterritorial extensa sin detallar reglas de coordinación para hechos ocurridos fuera del país.	Definir los supuestos de jurisdicción, matrícula, explotador y lugar del suceso; establecer coordinación e intercambio con Estado de suceso y autoridades competentes, sin duplicar obligaciones internacionales.	Anexo 19 [2]; RAD [1] · ALTA
02 · §122.1 y lista de sujetos · pp. 5–6	Aplicación conjunta a RAD 91, 121, 135, 137, 141, 145, UAS y servicios; faltan gradaciones por riesgo y naturaleza del operador.	Crear cuadro de aplicabilidad por tipo de operación, persona responsable y canal de reporte. Usar umbrales proporcionales para aviación general, escuelas, ultraligeros y UAS, conservando aviso de eventos críticos.	49 CFR 830; 14 CFR 107 [8,10] · ALTA
03 · §122.3 · p. 7	Define cultura justa, pero no detalla el procedimiento que hará operativa la protección frente a represalias.	Agregar artículo de protección de reportes de buena fe: prohibición de represalias por notificar, procedimiento de quejas, decisión motivada y excepciones para conducta intencional y supuestos graves legalmente definidos.	14 CFR 5.71(a)(7); UE 376/2014 art.16 [4,11] · ALTA
04 · §122.5 · p. 9	El Sistema REO se presenta como mecanismo único de recepción de datos obligatorios.	Establecer cuatro vías coordinadas: (A) aviso urgente, (B) reporte obligatorio del operador, (C) canal confidencial del personal SMS y (D) canal voluntario independiente; identificar custodia y reglas de intercambio.	FAA SMS; NTSB; NASA ASRS [4,7,8] · ALTA
05 · §122.7(a),(c) · pp. 9–10	Las obligaciones personales y de las organizaciones podrían generar duplicidades o incertidumbre sobre responsabilidad de enviar el reporte.	Distinguir notificación interna del individuo y reporte reglamentario a la autoridad; prever acuse de recibo, trazabilidad y regla para evitar doble reporte, sin excluir la vía directa cuando falle el canal interno.	ASAP; SMS [4,5] · ALTA
06 · §122.7(b) · pp. 9–10	Exige confidencialidad y designación de personal, sin régimen detallado de custodios o segregación de datos.	Determinar responsables autorizados; separar datos de identidad de la base analítica, registro de accesos, duración de conservación y controles contra reidentificación; auditar los procedimientos.	14 CFR 5.71; UE art.16 [4,11] · ALTA
07 · §122.7(c)(2) · p. 10	Permite reporte directo al IDAC si la organización obstaculiza la notificación, pero no crea una vía voluntaria separada.	Mantener el reporte directo al regulador y habilitar, de manera diferenciada, un mecanismo voluntario de carácter confidencial e independiente inspirado en NASA ASRS.	NASA ASRS; 14 CFR 91.25 [6,7] · ALTA
08 · §122.7(d)(5) · p. 10	La excepción de desidentificación incluye solicitud del Director General del IDAC o participación en una investigación sin procedimiento limitante.	Sustituir por supuestos legalmente autorizados y decisión escrita, motivada, necesaria y proporcional; limitar finalidad, acceso y divulgación posterior; prever trazabilidad y control independiente cuando proceda.	Anexo 19, ap. 3; UE art.16 [2,11] · ALTA
09 · §122.9(a)-(c) · p. 10	Plazos sucesivos inferiores a 72 h para individuo y operador; no se fija inequívocamente momento de conocimiento ni excepciones.	Distinguir aviso inmediato de accidente/incidente grave; reportes técnicos con plazos por categoría; y reportes ordinarios desde conocimiento efectivo. Prever contingencias justificadas (incapacidad, operaciones, conectividad) y aclarar 72+72 h.	49 CFR 830.5; 14 CFR 121.703 / 145.221 [8,9] · ALTA

RAD / Nº	Situación del proyecto	Cambio normativo solicitado	Fundamento / prioridad
10 · §122.11 · p. 11	Prevé análisis, seguimiento e informe agregado anual; no fija indicadores de resultado, retorno al notificante ni criterios de revisión.	Mantener informe anual y añadir boletines desidentificados, retorno al personal, indicadores de riesgos y medidas correctivas, calidad de datos, cierre de acciones y auditorías de confidencialidad.	Anexo 19; 14 CFR 5.71 [2,4] · MEDIA
11 · §122.13 + apéndice A · pp. 12–17	Algunas categorías son amplias: «cualquier despegue abortado» y «cualquier uso» del oxígeno, sin distinguir contexto o gravedad.	Precisar umbrales y escenarios (anomalía, riesgo operacional, emergencia, limitaciones de seguridad); evitar que actos prudentes rutinarios sean automáticamente reportables, preservando sucesos con riesgo sustancial.	49 CFR 830; enfoque por riesgo [8] · ALTA
12 · Apéndice C · pp. 20–21	Incluye pérdida de separación, fallas CNS/ATM y sobrecarga ATS significativa; estos sucesos merecen protección del reportante ATC.	Conservar su notificación prioritaria; incluir fallas de coordinación, comunicaciones, vigilancia y saturación de sectores; garantizar análisis sistémico de factores humanos y organizacionales.	OACI Anexo 19; SMS [2,4] · ALTA
13 · Apéndice E · pp. 26–30	Aeronaves no complejas, planeadores, globos y ultralivianos reciben listas extensas, algunas propias de operaciones especializadas.	Separar sujetos de RAD 101/103 y aviación general; adecuar obligaciones a riesgo y medios de registro; confirmar que sucesos de alta gravedad siempre se comuniquen.	Principio proporcionalidad; Part 91 [1,8] · MEDIA
14 · Apéndice F · pp. 31–32	En UAS lista RAD 121, 135, 137 y 141, mientras §122.1 incluye RAD 107 y el apéndice lo omite.	Corregir lista de sujetos para incluir expresamente RAD 107 según corresponda; separar operadores y categorías UAS; definir umbrales por gravedad y evitar reporte indiscriminado de fallas menores.	14 CFR 107.9 [10]; RAD [1] · ALTA
15 · Apéndice G · pp. 33–34	Solicita nombre, licencia e identificación del notificante junto con matrícula, vuelo y otros datos potencialmente reidentificables.	Hacer que identidad/identificadores directos sean campos de acceso restringido; usar pseudónimo en base analítica; políticas de minimización, conservación, anonimización y difusión.	Anexo 19, ap. 3; UE art.16 [2,11] · ALTA
16 · Nuevo artículo · reporte voluntario	No se desarrolla un régimen voluntario independiente con garantías propias.	Crear canal abierto a pilotos, controladores, técnicos y otros actores; recepción funcionalmente independiente, protección legal según conducta y caso, análisis desidentificado y alerta de riesgo; no sustituye reportes legales.	NASA ASRS; 14 CFR 91.25 [6,7] · ALTA
17 · Nuevo artículo · programas tipo ASAP	El proyecto no regula un mecanismo cooperativo para el reporte voluntario de empleados y resolución de desviaciones en SMS.	Permitir acuerdos IDAC–operador–representantes del personal, comité técnico de revisión, criterios de aceptación y exclusión, protección de datos y acciones correctivas; sin reemplazar la obligación SMS ni NTSB/CIAA.	FAA AC 120-66C [5,14] · MEDIA
18 · Nuevo artículo · coordinación CIAA	No se delimita completamente el uso de datos obtenidos por IDAC y la información que remita la CIAA en investigaciones técnicas.	Establecer cláusula de competencias y protocolos de transmisión, resguardo y protección de registros de investigación; los reportes administrativos no sustituyen notificación/investigación Anexo 13.	OACI Anexo 13; 49 CFR 830 [8] · ALTA
19 · Índice y alcance · pp. 4–5, 20, 26, 31	Documento RAD 112 con numeración 122.x; apéndices C y E citan RAD 10, 101 y 103 sin figurar en lista general.	Armonizar título y numerales a RAD 112; cotejar todos los apéndices con la lista de sujetos, definiciones y referencias internas; corregir sintaxis y referencias cruzadas.	Consistencia interna RAD [1] · ALTA
20 · Disposición transitoria / impacto	No presenta dentro del borrador matriz pública de correspondencia OACI ni transición diferenciada por capacidad de operador.	Publicar correspondencia Anexo 19 (incluida enmienda aplicable), revisión jurídica e impacto regulatorio, manual de usuario, formación, fase piloto y evaluación a 12 meses; definir entrada en vigor escalonada.	OACI Anexo 19 / Doc 10159 [2,3] · MEDIA

RAD / Nº	Situación del proyecto	Cambio normativo solicitado	Fundamento / prioridad
21 · Nuevo artículo · ASAP	El RAD crea REO, pero no autoriza de manera expresa convenios voluntarios IDAC–operadores–personal con régimen propio.	Autorizar programas equivalentes al ASAP mediante MOU aprobados, con alcance, responsables, custodios, revisión y seguimiento; aclarar que no sustituyen notificación legal.	FAA AC 120-66C §§1,8,23–24 [5,14] · ALTA
22 · §§122.5,122.7 · doble canal	Un evento incluido en apéndices puede requerir REO individual y reporte empresarial; no se diferencia el relato voluntario ampliado.	Distinguir reporte legal mínimo al IDAC del relato voluntario al ERC; garantizar segregación de sistemas, accesos, finalidad y eliminación de duplicidades, sin dispensar el REO.	FAA AC 120-66C §§11,14,16 [5] · ALTA
23 · §122.7(d)(5), ap. G · privacidad ASAP	Excepción amplia para que Director General/investigación accedan a datos desidentificados; campos identificativos en reporte general.	Delimitar acceso extraordinario por procedimiento legal motivado; custodio, seudonimización, trazabilidad y restricción de reutilización del contenido protegido.	Anexo 19; FAA AC §20; 14 CFR 193 [2,5,16] · ALTA
24 · §122.9 · tiempos y admisibilidad	Los plazos obligatorios sucesivos podrían confundirse con reglas de admisibilidad del sistema ASAP voluntario.	Mantener plazos del REO según riesgo y separar expresamente la admisión de reportes ASAP; permitir al ERC valorar oportunidad, sin dispensar notificaciones legales.	FAA AC 120-66C §18.1 [5] · ALTA
25 · §122.7(b), nuevo ERC	Personal designado por organización, sin comité tripartito, representación del personal ni procedimientos de decisiones.	Instituir ERC con autoridad IDAC, organización y representación laboral/profesional cuando proceda; reglas de consenso, conflicto de interés y actas de decisión.	FAA AC 120-66C §§13–15 [5] · ALTA
26 · §122.3,122.7 · aceptación y acciones	Cultura justa definida, pero sin efectos concretos de admisión voluntaria, exclusión y protección frente a represalias.	Establecer protección limitada de reportes ASAP aceptados, exclusiones objetivas, no represalia por reportar y procedimiento de medidas correctivas; permitir evidencia independiente.	FAA AC 120-66C §§16–18 [5] · ALTA
27 · §122.11 · seguimiento ASAP	Seguimiento general del REO sin trazabilidad propia de recomendaciones ERC ni retorno individual al reportante.	Exigir seguimiento de medidas recomendadas por ERC, cierre documentado, respuesta al reportante, evaluación anual y difusión de tendencias desidentificadas.	FAA AC 120-66C §§21–22 [5] · MEDIA

Nota metodológica. La columna «Cambio normativo solicitado» ofrece una instrucción de redacción para el IDAC, no una transcripción de requisitos obligatorios de la FAA. La implementación necesita revisión de la Ley 491-06, protección de datos personales, competencias de la CIAA y demás normativa nacional vigente. La lista de referencias [1]–[17] está en el cuerpo del informe, inmediatamente antes de este anexo. *El análisis específico de ASAP y de los reportes de fuente independiente figura en el capítulo V.*

SÍNTESIS PARA LA CONSULTA PÚBLICA

Solicitamos al IDAC que responda motivadamente a cada una de las propuestas de esta matriz, indique si la acepta, rechaza o modifica, y publique el texto revisado acompañado de una tabla de trazabilidad normativa OACI–RAD y una evaluación de impacto regulatorio. Solicitamos particularmente que se examine la factibilidad regulatoria de un ASAP dominicano según las propuestas 21 a 27 y las salvaguardas desarrolladas en el capítulo V.