



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

**RESOLUCION 016/2021**

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES**

**CONSIDERANDO PRIMERO:** Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), ente público especializado y técnico, creado mediante la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, y poder de reglamentación, que tiene entre sus funciones principales, el control y la supervisión de la aviación civil en todo el territorio dominicano, provisto del Registro Nacional de Contribuyente (RNC) núm. 4-30-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional <http://www.idac.gov.do>; debidamente representado por su titular, Director General, **Román E. Caamaño**.

**CONSIDERANDO SEGUNDO:** Que de conformidad con el literal h) del artículo 26 de la precitada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), el *“elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago”*.

**CONSIDERANDO TERCERO:** Que según disponen los literales d), g) y h) del artículo 26 de la precitada Ley, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC): *“ofrecer, vigilar y fiscalizar los servicios de control de tránsito aéreo y asegurarse que estos se realizan con el nivel óptimo, de seguridad según los estándares de la OACI”; “adoptar cualquier medida que sea necesaria para garantizar la seguridad operacional en la aviación civil, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas en los Anexos al Convenio de Chicago”,* así como *“elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago”*.

**CONSIDERANDO CUARTO:** Que al tenor de lo dispuesto por el literal b) del artículo 39 de la indicada Ley, el Director General considerará, entre otros asuntos, *“como de interés público, la reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”*.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

**CONSIDERANDO QUINTO:** Que así mismo dispone en su artículo 50 la repetida Ley, que *“Excepto en situaciones de emergencias, todas las órdenes, reglas y reglamentos dictados por el Director General o Directora General surtan efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el periodo de vigencia que se haya especificado en dichas ordenes, reglas y reglamentos”*.

**CONSIDERANDO SEXTO:** Que dentro de las amplias facultades otorgadas al Director o Directora General por el artículo 62 de la normativa en cuestión, está la de dictar los reglamentos, normas y reglas del tránsito aéreo en beneficio de la seguridad de la aviación, establecido en los literales c) y d) del referido artículo, cito *“la protección de personas y de propiedades en tierra”* y *“la utilización eficiente del espacio aéreo navegable, incluyendo reglas en cuanto a altitudes de vuelo seguras y reglas para la prevención de colisión entre aeronaves, entre aeronaves y vehículos u objetos en tierra o en el agua, y entre aeronaves y objetos en el aire”*.

**CONSIDERANDO SÉPTIMO:** Que la República Dominicana en su calidad de Estado Contratante de la Organización de Aviación Civil Internacionales (OACI) está en la obligación de adoptar las normas técnicas y estándares aprobados por el Consejo de esa Organización denominados **Anexos** al Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago 1944, de tal forma que la actividad de la aviación civil se desarrolle de forma segura y ordenada.

**CONSIDERANDO OCTAVO:** Que, a los efectos de su calidad como Estado contratante de la OACI, la República Dominicana debe adoptar, la enmienda 44 al **Anexo 6**, parte I de la OACI.

**CONSIDERANDO NOVENO:** Que se hace necesario aprobar y modificar, tanto el RAD 121, como los demás Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RADs), tantas veces como sea necesario.

**VISTA:** La Constitución de la República, del 26 de enero de 2010.

**VISTA:** La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, modificada.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

**VISTO:** El expediente remitido desde la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, relacionado con la Propuesta de Desarrollo (PDE) Núm. 07 al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, y el cumplimiento del procedimiento establecido por el RAD 22 para la emisión y enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

**VISTOS:** El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 110) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS) y el Programa Estatal de Gestión de la Seguridad Operacional (PEGSO).

**VISTAS:** Las Resoluciones números 006/2019, de fecha 22 de abril de 2019, que aprueban y enmiendan el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) y las sucesivas enmiendas aprobadas, respectivamente.

POR TALES MOTIVOS, el Director General del IDAC, en el ejercicio de las facultades y atribuciones legales otorgadas por la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana.

### RESUELVE:

**PRIMERO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección A**” Generalidades, Subsecciones 121.4, 121.13, 121.13 (c), 121.13 (e), 121.13 (e)(1), 121.13 (e)(2), 121.13 (e)(3), 121.13 (e)(3) Nota, 121.13 (f), 121.13 (f)(1), 121.13 (f)(2), 121.13 (f)(3), 121.13 (f)(4), 121.13 (f)(5), 121.13 (f)(5) Nota, 121.13 (g), 121.15, 121.17 (e), 121.17 (j), 121.17 (1), 121.17 (m), 121.17 (m) Nota 1, 121.17 (m) Nota 2, 121.17 (p)(1) para que en lo adelante expresen lo siguiente:

#### “Sección A”

##### **121.4 Aplicación de este reglamento para operadores aéreos no autorizados**

Las reglas contenidas en este reglamento que se refieren a la persona certificada bajo el RAD 119, aplican también a cualquier persona que esté implicada en una operación



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

regulada por este reglamento, sin el certificado apropiado y las especificaciones relativas a las operaciones, tal como lo establece el RAD 119.

### **121.13 Sistema de gestión de la seguridad operacional**

(c) Excepto los casos de incidentes o accidentes de aviación producto de evidentes negligencias o acciones criminales, todo titular de certificado, al implementar un programa de análisis de datos de vuelo, a partir del 7 de noviembre de 2019, contendrá salvaguardas adecuadas para proteger de la o de las fuentes de los datos, de conformidad con el RAD 110.

(e) Todo titular de certificado, a partir del 7 de noviembre de 2019, no deberá utilizar grabaciones o transcripciones de los CVR, CARS, AIR Clase A y AIRS Clase A para fines que no sean la investigación de un accidente con arreglo al Anexo 13 de la OACI, salvo cuando las grabaciones o transcripciones:

(e)(1) estén relacionadas con un suceso que atañe a la seguridad operacional identificado en el contexto de un sistema de gestión de esta última; se limiten a las partes pertinentes de una transcripción desidentificada de las grabaciones; y sean objeto de las protecciones otorgadas conforme se prescribe en el RAD 110;

(e)(2) se requieran para uso en procesos penales no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente y sean objeto de las protecciones otorgadas conforme se prescribe en el RAD 110; o

(e)(3) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en la sección 7 del Apéndice B de este reglamento.

*Nota:* En el Apéndice 3 del Anexo 19 de OACI figuran disposiciones relativas a la protección de datos e información sobre seguridad operacional y fuentes conexas. Cuando se instituya una investigación en el marco del Anexo 13 de OACI, los registros de la investigación son objeto de las protecciones otorgadas con arreglo al Anexo 13.

(f) A partir del 7 de noviembre de 2019, ningún titular de certificado deberá hacer uso de grabaciones o transcripciones de los FDR, ADRS, así como tampoco de Clase B, AIR Clase C y AIRS para fines que no sean la investigación de un accidente o un incidente con arreglo



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

al Anexo 13, salvo cuando las grabaciones o transcripciones son objeto de las protecciones otorgadas conforme se prescribe en el RAD 110 y:

(f)(1) sean utilizadas por el titular de certificado para fines de aeronavegabilidad o de mantenimiento;

(f)(2) sean utilizadas por el titular de certificado para realizar un programa de análisis de datos de vuelo exigido en este Anexo;

(f)(3) se requieran para uso en procesos no relacionados con un suceso que involucre la investigación de un accidente o incidente;

(f)(4) sean desidentificadas; o

(f)(5) se divulguen en el marco de procedimientos protegidos.

*Nota: En el Apéndice 3 del Anexo 19 figuran disposiciones relativas a la protección de datos e información sobre seguridad operacional y fuentes conexas.*

(g) Todo titular de certificado establecerá y mantendrá un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) aceptable para el IDAC, acorde a la dimensión y complejidad de sus operaciones, de conformidad con lo establecido en el RAD 110.

### 121.15

Si el titular de un certificado, expedido bajo este RAD, permite que una aeronave de su propiedad o arrendada por él, sea comprometida en cualquier operación que el titular del certificado conozca que está en violación con lo prescrito sobre transporte de sustancias psicoactivas (drogas narcóticas, marihuana, drogas depresivas y estimulantes) esa operación es causa suficiente para suspenderle o cancelarle el certificado.

### 121.17

(e) Libro de a bordo,



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(j) Una copia auténtica certificada del certificado de operador aéreo (AOC) en español e inglés, en cada aeronave inscrita en las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs) del titular del certificado;

(l) Copia de las especificaciones de relativas a las operaciones (OpSpecs) del titular del certificado en español e inglés, pertinentes al tipo de avión, expedidas conjuntamente con el certificado de operador aéreo;

(m) En caso de que el avión opere bajo un acuerdo de transferencia de responsabilidad con el Estado de matrícula (acuerdo en virtud del Artículo 83 bis), el operador aéreo bajo este Reglamento, deberá llevar a bordo de cada aeronave afectada por este acuerdo, una copia auténtica certificada del resumen del acuerdo en español e inglés, ya sea en formato electrónico o impreso. A requerimiento del inspector del IDAC, el operador aéreo deberá dar acceso al resumen de dicho acuerdo para determinar las funciones y obligaciones que conforme al acuerdo el Estado de matrícula ha transferido al titular de certificado que opera bajo este Reglamento.

*Nota 1 - El Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 10059) contiene orientación relativa al resumen del acuerdo.*

*Nota 2 - El resumen del acuerdo transmitido con el acuerdo en virtud del Artículo 83bis registrado ante el Consejo de la OACI contiene la lista de todas las aeronaves afectadas por el acuerdo. No obstante, la copia auténtica certificada que debe llevarse a bordo conforme a lo dispuesto en el párrafo (m) únicamente tendrá que indicar la aeronave específica que lleven la copia.*

(p) (1) Una lista de equipo mínimo (MEL), aprobada por el IDAC, desarrollada a partir de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).

**SEGUNDO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección E**”, Aprobación de Rutas: Operaciones Internas o Internacionales, Subsecciones 121.95 (b), 121.99 (c), 121.99 (d), 121.101 (b), 121.101 (c), 121.103 (b), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

“**Sección E**”



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### **121.95**

(b) Cualquier amplitud de otras rutas aprobadas por el IDAC descritas en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado.

### **121.99**

(c) Cada titular del certificado debe proveer comunicaciones de voz para operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) en aeronaves bimotor, donde las instalaciones de comunicaciones de voz estén disponibles.

(d) Para determinar si las instalaciones están disponibles, el titular del certificado debe considerar las rutas potenciales y altitudes necesitadas de vuelos EDTO para desviación hacia aeropuertos de alternativa. Donde las instalaciones no estén disponibles, o si las hay, están en condiciones precarias, de modo que la comunicación de voz no es posible, otro sistema de comunicación debe ser utilizado.

### **121.101**

(b) Ningún titular de certificado que realice operaciones Internas o Internacionales debe utilizar reportes meteorológicos o pronósticos, y reportes de condiciones adversas de fenómenos meteorológicos tales como turbulencias de aire claro (CAT), tormentas y cizalladuras de viento a bajo nivel, que puedan afectar la seguridad del vuelo en la ruta a volar y aeródromo a utilizar, para controlar el vuelo, a menos que sea preparado por una fuente aprobada y/o reconocida por el IDAC.

(c) Cada titular del certificado que realice operaciones internas o internacionales que utiliza pronósticos para controlar los movimientos de vuelo usará pronósticos preparados de reportes meteorológicos especificados en el párrafo (b) de esta subsección y de cualquier fuente aprobada y/o reconocida bajo su sistema adoptado en conformidad con el párrafo (d) de esta subsección.

### **121.103**

(b) Excepto para aquellas ayudas requeridas en rutas hacia aeródromos de alternativa, la radio ayuda de navegación para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

controlado está listada en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado.

**TERCERO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección F**”, Aprobación de Áreas y Rutas para Operaciones No Regulares, Subsecciones 121.113 (b), 121.115 (b), 121.121 (c), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### “Sección F”

#### 121.113

(b) No obstante, lo indicado en el párrafo (a) (4) de esta subsección, el Director General, puede aprobar rutas fuera del espacio aéreo controlado si el titular del certificado realiza operaciones no-regulares demuestra que la ruta es segura para las operaciones y el IDAC encuentra que la densidad de tráfico es tal que un nivel adecuado de seguridad puede ser asegurado. El titular del certificado no debe utilizar estas rutas a menos que esté aprobado por el Director General y listado en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado.

#### 121.115

(b) Cualquier ancho de ruta de otras rutas determinado por el IDAC debe ser incluido en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado.

#### 121.121

(c) Excepto por aquellas ayudas requeridas para rutas hacia aeródromos de alternativa, las ayudas de navegación terrestres no visuales que son requeridas para la aprobación de rutas fuera del espacio aéreo controlado delineadas en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado.

**CUARTO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales,



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

Regulares y No Regulares, la “**Sección H**”, Requisitos de la Aeronave, Subsecciones 121.153 (c)(1), 121.161 (a), 121.162, para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### **121.153**

(c)(1) La aeronave está amparada por un certificado de aeronavegabilidad apropiado y vigente, emitido por el Estado de registro y cumpla los requisitos de registro e identificación de ese Estado;

### **121.161**

(a) Excepto como está prescrito en el párrafo (e) de esta subsección, a menos que sea aprobado por el Director General conforme a la subsección 121.624 y autorizado en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado, el titular del certificado no debe operar un avión impulsado por turbinas, sobre una ruta que contenga un punto:

### **121.162**

Eliminado.

**QUINTO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección I**”, Performance del Avión. Limitaciones de operación, Subsecciones 121.173 (f), 121.173 (i), 121.173 (i) Nota, 121.188 (a), 121.188 (a)(1), 121.188 (a)(2), 121.188 (a)(2)(i), 121.188 (a)(2)(ii), 121.188 (a)(3), 121.188 (a)(3)(i), 121.188 (a)(3)(ii), 121.188 (a)(3)(iii), 121.188 (a)(3)(iii) Nota, 121.188 (a)(4), 121.188 (a)(4)(i), 121.188 (a)(4)(ii), 121.188 (a)(5), 121.188 (a)(5)(i), 121.188 (a)(5)(ii), 121.188 (a)(5)(iii), 121.188 (a)(5)(iv) y 121.188 (a)(5)(v), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### **“Sección I”**

### **123.173**



## Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(f) El IDAC puede autorizar desviaciones en las especificaciones relativas a las operaciones de los requisitos de esta sección si las circunstancias especiales hacen una observación literal de un requerimiento innecesario para la seguridad.

(i) A partir del 4 de noviembre de 2021, todo titular de certificado deberá tener en cuenta todos los factores que afecten de modo importante la performance del avión comprendidos, entre otros: el peso del avión, los procedimientos operacionales, la altitud-presión apropiada a la elevación del aeródromo, la temperatura ambiente, el viento, la pendiente y las condiciones de la superficie de la pista a la hora prevista de utilización, como la presencia de nieve, fango, agua, hielo o una combinación de estos elementos, para aviones terrestres, y condiciones de la superficie del agua para hidroaviones. Tales factores se deberán tomar en cuenta directamente como parámetros de utilización o indirectamente mediante tolerancias o márgenes, que pueden indicarse en los datos de performance o en el código de performance, amplio y detallado, de conformidad con cuyas disposiciones se utiliza el avión."

*Nota.* — Las directrices sobre la utilización de la información a bordo de la aeronave relativa al estado de la superficie de la pista de conformidad con la subsección 121.556 figuran en el Manual sobre la performance de los aviones (Doc. 10064 de OACI).

### **121.188 Aviones propulsados por motores a turbina: Limitaciones de peso (masa) para despegue**

(a) Ningún piloto podrá despegar un avión con un peso (masa) que:

(a)(1) exceda el peso (masa) de despegue especificado en el manual de vuelo del avión para la altitud del aeródromo y la temperatura ambiente existente en el momento del despegue;

(a)(2) teniendo en cuenta el consumo normal de combustible y de aceite para llegar al aeródromo de destino y a los aeródromos de alternativa de destino, exceda el peso (masa) de aterrizaje especificado en el manual de vuelo para:

(a)(2)(i) la altitud de cada uno de los aeródromos considerados; y

(a)(2)(ii) las temperaturas ambientes previstas en el momento del aterrizaje.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(a)(3) exceda del peso (masa) con el cual, de conformidad con las distancias mínimas de despegue consignadas en el manual de vuelo del avión, se demuestre el cumplimiento de los siguientes requisitos, para la pista a ser utilizada:

(a)(3)(i) la distancia de aceleración-parada requerida no excederá distancia de aceleración-parada disponible (ASDA);

(a)(3)(ii) la distancia de despegue requerida no excederá la distancia de despegue disponible (TODA); sin embargo, en ningún caso deberá considerarse la zona libre de obstáculos en más de mitad de la TORA; y

(a)(3)(iii) el recorrido de despegue requerido no excederá lo recorrido de despegue disponible (TORA).

*Nota.* - No se deberá considerar la longitud de la zona de parada ni la longitud de la zona libre de obstáculos, salvo que éstas satisfagan las especificaciones pertinentes del Anexo 14, Volumen I al Convenio OACI.

(a)(4) Los siguientes requisitos deben ser cumplidos en los cálculos de distancias mínimas de despegue:

(a)(4)(i) debe utilizarse el mismo valor de V1 para las fases de continuación y de interrupción del despegue; y

(a)(4)(ii) en una pista mojada o contaminada, el peso (masa) no deberá exceder el peso (masa) permitido para el despegue en pista seca para las mismas condiciones.

(a)(5) Las distancias mínimas de despegue consignadas en el manual de vuelo corresponderán a:

(a)(5)(i) la altitud de presión del aeródromo, pista, zona de parada y zona libre de obstáculos que hayan de utilizarse;

(a)(5)(ii) la temperatura ambiente del aeródromo;

(a)(5)(iii) la condición y tipo de superficie de la pista; (iv) la pendiente de la pista en la dirección del despegue;



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(a)(5)(iv) el viento, incluyendo no más del 50% de la componente de viento de frente notificada o no menos del 150% de la componente de viento de cola notificada; y

(a)(5)(v) la pérdida, si se produce, de longitud de pista debido a la alineación del avión antes del despegue.

**SEXTO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección K**”, Performance del Avión. Limitaciones de operación, Subsecciones 121.302a (c), 121.303 (b), 121.304 (a)(1) Nota1, 121.304 (b)(2), 121.304 (c), 121.304 (c)(1), 121.305a (b)(1)(iii) Nota, 121.305a (b)(2), 121.305a (b)(3)(iv) Nota1, 121.305a (b)(4), 121.305a (b)(4) Nota, 121.305, 121.305a (c)(2), 121.305a (d)(1)(i)(D), 121.305a (d)(1)(ii), 121.305a (d)(1)(iii), 121.305a (d)(2), 121.305a (d)(2)(i), 121.305a (d)(2)(ii), 121.305a (d)(2)(iii), 121.305a (d)(2)(iii) Nota, 121.305a (g), 121.309 (b)(1), 121.317 (e), 121.321 (a), 121.322 (a), 121.322 (b), 121.322 (b), 121.325a (a)(10), 121.327 (a), 121.327 (b), 121.327 (c), 121.327 (d), 121.327a (a), 121.327a (a)(1), 121.327a (a)(2), 121.327a (b), 121.327a (c), 121.327a (d), 121.327a (e), 121.327a (f), 121.327a (f) Nota, 121.327a (g), 121.327a (h), 121.329 (a), 121.329 (b), 121.329 (c), 121.331 (a), 121.331 (b), 121.331 (c), 121.331 (d), 121.333 (b), 121.333 (e)(2), 121.338a (b)(1), 121.338a (b)(3) Nota 2, 121.338a (d), 121.343 / Nota1, 121.343 / Nota2, 121.344 (a), 121.344 (b), 121.344 (c), 121.344 (d), 121.344b (a), 121.344b (a)(1), 121.344b (a)(2), 121.344b (a)(3), 121.344b (a)(3) Nota1, 121.344b (a)(3) Nota 2, 121.344b (a)(3) Nota 3, 121.344b (b), 121.344b (c), 121.344b (d), 121.344b (e), 121.344b (f), 121.344b (g), 121.344b (h), 121.344b (i), 121.346 (a), 121.346 (b), 121.346 (c), 121.352, 121.354 (a), 121.354 (b), 121.354 (c), 121.354 (g), 121.359 (a), 121.359 (a)(2), 121.359 (a) (4), 121.359 (c), 121.359 (d)(1), 121.359 (d)(2), 121.360 (a)(1), 121.360 (a)(2), 121.360 (a)(2) Nota 1, 121.360 (a)(2) Nota 3, para que en lo adelante expresen lo siguiente:

## “Sección K”

### 121.302a

(c) Con respecto a las operaciones para las que se haya prescrito una especificación RSP para la PBS, el Estado del operador se asegurará de que el operador haya establecido y documentado:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### **121.303**

(b) Los instrumentos y equipamiento requeridos bajo las subsecciones 121.305a hasta la 121.359 y 121.803 deben ser aprobados e instalados de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables a dichos instrumentos o equipos.

### **121.304**

(a)(1)

*Nota 1. - En el Manual de maletines de vuelo electrónicos (Doc. 10020) de OACI, figura orientación sobre el equipo EFB, las funciones y la aprobación específica*

(b)(2) Ningún titular de certificado bajo este reglamento hará uso operacional de las funciones EFB que se emplearán para la operación segura de los aviones a menos que el IDAC le haya expedido una aprobación específica para su uso operacional.

(c) *Aprobación específica de EFB*

(c)(1) Al expedir una aprobación específica para el uso de EFB, el titular de certificado deberá demostrar ante el IDAC que:

### **121.305a**

(b)(1)(iii)

*Nota. — En el Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9613) figura orientación sobre la documentación de los aviones.*

(b)(2) Reservado.

(b)(3)(iv)

*Nota 1.- En el Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9997) de OACI, figura orientación sobre los riesgos de seguridad operacional y su mitigación para las operaciones PBN de conformidad con el RAD 110.*



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(b)(4) El titular de certificado no deberá realizar navegación con autorización requerida (AR) para PBN, a menos que el IDAC le haya expedido una aprobación específica para especificaciones de navegación para operaciones basada en PBN con autorización requerida (AR).

*Nota.* — En el Manual de aprobación operacional de la navegación basada en la performance (PBN) (Doc. 9997) figura orientación sobre aprobaciones específicas para especificaciones de navegación PBN con autorización obligatoria (AR).

(c)(2) El titular de certificado por su parte, deberá estar autorizado por el IDAC (Estado del operador aéreo) para realizar las operaciones en cuestión.

(d)(1)(i)

(D) Indicar automáticamente la altitud de presión; y

(d)(1)(ii) Recibir la aprobación específica de RVSM expedida por el IDAC (Estado del operador) para realizar operaciones RVSM; y,

(d)(1)(iii) Eliminado.

(d)(2) Previo a serle expedida al operador aéreo la aprobación específica de RVSM, conforme lo prescrito en el subpárrafo (d)(1)(ii) de esta subsección, el operador deberá haber demostrado ante el IDAC que:

(d)(2)(i) la capacidad de la performance de navegación vertical de la aeronave satisface los requisitos especificados en el Apéndice “T” de este reglamento;

(d)(2)(ii) el operador aéreo ha establecido procedimientos adecuados con respecto a las prácticas y programas de aeronavegabilidad (mantenimiento y reparación) continuos; y

(d)(2)(iii) el operador aéreo ha establecido procedimientos adecuados respecto a la tripulación de vuelo para operaciones en espacio aéreo RVSM.

*Nota.* — Una aprobación específica de RVSM es válida a escala mundial en el entendimiento de que los procedimientos para la operación específica en una región



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

*dada estarán indicados en el manual de operaciones o en las orientaciones correspondientes a la tripulación.*

(g) El Operador aéreo al cual se le haya expedido una aprobación específica de RVSM, deberá asegurarse de que un mínimo de dos aviones de cada grupo de tipos de aeronaves se someta a vigilancia de la performance de mantenimiento de altitud, como mínimo una vez cada dos años, o a intervalos de 1,000 horas de vuelo por avión, de ambos intervalos, el que sea más largo. En el caso de que los grupos de tipos de aeronaves de un operador aéreo consistan en un solo avión, dicho avión deberá someterse a vigilancia en el período especificado.

### **121.309**

(b)(1) Debe ser inspeccionado regularmente de acuerdo con las inspecciones periódicas establecidas en las especificaciones relativas a las operaciones para asegurar su condición para su utilidad continuada e inmediata disponibilidad para realizar sus pretendidos propósitos de emergencia;

### **121.317**

(e) Ninguna persona debe operar un avión a menos que esté instalado en cada lavabo una señal o un cartel que diga: “el Reglamento Aeronáutico Dominicano prohíbe deshabilitar el detector de fuego instalado en el baño”. Estas señales o carteles no necesitan cumplir con los requisitos del párrafo (a) de esta subsección.

### **121.321**

(a) Excepto lo provisto en los párrafos (g) y (h) de esta subsección, ninguna persona debe operar una aeronave civil matriculada en la República Dominicana, a menos que tenga un transmisor localizador de emergencia automático ELT 121.5MHz, con la adición de que a partir del 30 de abril del 2009 el ELT trabaje también en la frecuencia de 406 MHz, que esté certificado por el IDAC, en condición operacional y cumpla con los requisitos aplicables de la orden de estándares técnicos de la manera como se prescribe en el RAD 21.

### **121.322 Localización de una aeronave en peligro**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(a) Ningún titular de certificado debe operar un avión con una masa máxima certificada de despegue superior a 27,000 Kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2023, o a partir de esa fecha, a menos que ese avión esté equipado para transmitir de forma autónoma información a partir de la cual el operador aéreo pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto, de conformidad con el Apéndice "L", cuando se encuentre en peligro.

(b) El titular de certificado deberá poner a disposición de las organizaciones competentes la información relativa a la posición de un vuelo en peligro de la manera como lo ha descrito en su Manual de Operaciones aprobado por el IDAC.

### **121.325a**

(a)(10) Un varioaltímetro (variómetro);

### **121.327 Reservado**

(a) Eliminado.

(b) Eliminado.

(c) Eliminado.

(d) Eliminado.

### **121.327a Provisión y uso de oxígeno para aviones que vuelen a grandes alturas**

(a) Ninguna persona deberá iniciar un vuelo cuando se tenga que volar a altitudes de vuelo en que la altitud de presión en los compartimientos del personal sea superior a 10,000 pies, a menos que se lleve una provisión de oxígeno respirable para suministrarlo:

(a)(1) a los miembros de la tripulación y al 10% de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de 30 minutos, en que la altitud de presión en los compartimientos que ocupan se mantenga entre 10,000 pies y 13,000 pies; y



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(a)(2) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la altitud de presión en los compartimientos ocupados por los mismos sea superior a 13,000 pies.

(b) No se iniciarán vuelos con aviones con cabina presurizada a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para todos los miembros de la tripulación de la manera prescrita en la subsección 121.333(b); y a los pasajeros, que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de pérdida de presión, durante todo período de tiempo en que la altitud de presión en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea superior a 10,000 pies. Además, cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la altitud de presión sea superior a 25,000 pies, o cuando un avión se utilice a altitudes de vuelo en que la altitud de presión sea inferior a 25,000 pies, y no pueda descender de manera segura en cuatro (4) minutos a una altitud en que la altura de presión sea 13,000 pies, llevará una provisión mínima de 10 minutos para los ocupantes del compartimiento de pasajeros como se prescribe en el subpárrafo 121.333(e)(2).

(c) Uso de oxígeno. Todos los miembros de la tripulación ocupados en servicios esenciales para la operación del avión en vuelo, utilizarán continuamente el oxígeno respirable siempre que prevalezcan las circunstancias por las cuales se exige el suministro, según se prescribe en los párrafos (a) y (b) de esta subsección.

(d) Todos los miembros de la tripulación de vuelo de aviones con cabina presurizada que vuelen a una altitud a la cual la altitud de presión sea superior a 25,000 pies tendrán a su disposición, en el puesto en que presten servicio de vuelo, una máscara de oxígeno del tipo de colocación rápida que permita suministrar oxígeno a voluntad y de la manera prescrita en la subsección 121.333(c).

(e) Para todos los aviones que vuelen a grandes altitudes. Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la altitud de presión es superior a 10,000 pies en los compartimientos del personal, llevará dispositivos para el almacenaje y distribución de oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión de oxígeno requerida por el párrafo (a) de esta subsección.

(f) Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la altitud de presión sea superior a 10,000 pies (presión atmosférica inferior a 700 hPa) pero que disponga de medios para mantener presiones mayores que 700 hPa en los compartimientos del



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

personal llevará dispositivos para almacenaje y distribución del oxígeno que puedan contener y distribuir la provisión requerida por el párrafo (b) de esta subsección.

*Nota.* — La altitud aproximada en la atmósfera tipo, correspondiente al valor de presión absoluta es la siguiente:

<i>Presión absoluta</i>	<i>Metros</i>	<i>Pies</i>
700 hPa	3 000	10 000
620 hPa	4 000	13 000
376 hPa	7 600	25 000

(g) Los aviones con cabina presurizada puestos en servicio el 1 de julio de 1962, o después de esa fecha, para volar a altitudes en las cuales la altitud de presión es superior a 25,000, estarán equipados con un dispositivo que proporcione a la tripulación de vuelo una inconfundible señal de advertencia, según está prescrito en la subsección 121.334, en caso de cualquier pérdida peligrosa de presión.

(h) Un avión que tenga que utilizarse a altitudes de vuelo en que la altitud de presión sea superior a 25,000 pies, o que, al volar a altitudes en que la altitud de presión sea menor de 25,000 pies, no pueda descender de manera segura en cuatro minutos a una altitud de vuelo en que la altitud de presión sea 13,000 pies y al que se ha otorgado por primera vez un certificado individual de aeronavegabilidad el 9 de noviembre de 1998 o después, estará equipado con equipo de oxígeno auto desplegable a fin de cumplir con los requisitos del párrafo (b) de esta subsección. El número total de dispositivos para la distribución de oxígeno será como mínimo un 10% mayor que el número de asientos de pasajeros y de tripulación de cabina

## 121.329 Reservado

- (a) Eliminado.
- (b) Eliminado.
- (c) Eliminado.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### **121.331 Reservado**

- (a) Eliminado.
- (b) Eliminado.
- (c) Eliminado.
- (d) Eliminado.

### **121.333 Oxígeno suplementario para descensos de emergencia y primeros auxilios: Aviones con cabina presurizada**

(b) Tripulación: Cuando se opera a altitud de vuelo, por encima de los 10,000 pies, el titular de certificado deberá suministrar suficiente oxígeno para cumplir con la subsección 121.327a pero con un suministro mínimo de dos (2) horas para cada miembro de la tripulación de vuelo en tareas en la cabina de vuelo. El suministro de dos (2) horas requeridas, es esa cantidad de oxígeno necesaria para una razón de descenso constante desde la máxima altitud certificada de operación hasta los 10,000 pies en diez (10) minutos y seguido de ciento diez (110) minutos a 10,000 pies. El oxígeno requerido en el caso de una eventual falla de la presurización de la cabina por la subsección 121.327a puede ser incluido en la determinación del suministro de oxígeno requerido para los tripulantes en la cabina de vuelo.

(e)(2) Cuando el avión se está operando a altitudes de vuelo por encima de, e incluyendo el nivel de vuelo 250 y no puede descender seguramente a una altitud de vuelo de 13,000 pies, dentro de los cuatro (4) minutos o cuando un avión sea operado a altitudes de vuelo por encima del nivel (250), se debe proveer oxígeno en la cantidad (proporcional) prescrita por esta subsección para no menos de 10 % de los pasajeros para el vuelo entero luego de la despresurización de la cabina, a altitudes de presión de cabina por encima de los 10,000 pies hasta 13,000 pies inclusive y según corresponda para permitir el cumplimiento con la subsección 121.327a, excepto que deba haber un mínimo 10 minutos de suministro de oxígeno para los pasajeros en la cabina;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### 121.338a

(b)(1) cuando vuele sobre agua a una distancia de más de 93 km (50 millas náuticas) de la costa en el caso de aviones terrestres que operen de acuerdo con la Sección "I" de este reglamento, relativas a las limitaciones en ruta con un motor o dos motores inoperativos;

(b) (3)

*Nota 2.* – Se requieren chalecos salvavidas desde los asientos o literas de los compartimientos de descanso de la tripulación únicamente si los asientos o literas en cuestión están certificados para ser ocupados durante el despegue y el aterrizaje.

(d) Todos los aviones que realicen vuelos prolongados sobre el agua, además de los equipos prescritos en los párrafos anteriores, según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se debe instalar en todos los aviones utilizados en rutas en las que estos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 NM), la que resulte menor, desde un terreno que permita efectuar un aterrizaje de emergencia de aviones que operen según la Sección "I": de este reglamento, relativo a las limitaciones en ruta con un motor o dos motores inactivos, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 NM), la que resulte menor, para todos los demás aviones:

### 121.343 Registradores de vuelo Introducción y generalidades

*Nota 1.-* Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes sistemas: un registrador de datos de vuelo (FDR), un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), un registrador de imágenes a bordo (AIR) y/o un registrador de enlace de datos (DLR). De conformidad con el Apéndice "B", la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CVR o en el FDR

*Nota 2.-* Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes: un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS), un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS), un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS) y un sistema registrador de enlace de datos (DLRS). De conformidad con el Apéndice "B", la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CARS o en el ADRS.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### **121.344 Reservado**

- (a) Eliminado.
- (b) Eliminado.
- (c) Eliminado.
- (d) Eliminado.

### **121.344b Registrador de datos de vuelo (FDR) y sistemas registradores de datos de aeronaves (ADRS)**

(a) *Aplicación.* - Todos los aviones de turbina de una masa máxima certificada de despegue de 5 700 kg o menos cuya solicitud de certificación de tipo se haya presentado a un Estado contratante el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, estarán equipados con:

(a) (1) un FDR que registrará por lo menos los primeros 16 parámetros enumerados en la Tabla A8-1 del Apéndice B; o

(a)(2) un AIR o un AIRS de Clase C que registrará por lo menos los parámetros de trayectoria de vuelo y velocidad mostrados al (a los) piloto(s), como se define en 2.2.3, Apéndice B; o

(a)(3) un ADRS que registrará por lo menos los primeros 7 parámetros enumerados en la Tabla A8-3 del Apéndice B.

*Nota 1.* — Al indicar que la “solicitud de certificación de tipo se haya presentado a un Estado contratante”, se hace referencia a la fecha en que se solicitó el “Certificado de tipo” original para el tipo de avión, no a la fecha de certificación de las variantes particulares del avión o modelos derivados.

*Nota 2.* — La clasificación de los AIR o AIRS se define en el párrafo 6.2 del Apéndice B.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

*Nota 3.— Los parámetros que han de registrarse figuran en el Apéndice B, Tablas A8-1 y A8-3*

(b) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1989, o a partir de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 32 parámetros enumerados en la Tabla A8-1 del Apéndice B.

(c) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg y hasta 27 000 kg inclusive cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1989, o a partir de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 16 parámetros enumerados en la Tabla A8-1 del Apéndice B.

(d) Todos los aviones de turbina cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 1989, que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, salvo los indicados en el subpárrafo (e) de esta subsección, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 5 parámetros enumerados en la Tabla A8-1 del Apéndice B.

(e) Todos los aviones de turbina que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg, cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1987 o a partir de esa fecha, pero antes del 1 de enero de 1989, y cuyo prototipo haya sido certificado por la autoridad nacional competente después del 30 de septiembre de 1969, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 16 parámetros enumerados en la Tabla A8-1 del Apéndice B.

(f) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg para los cuales se haya expedido por primera vez el correspondiente certificado de aeronavegabilidad después del 1 de enero de 2005 estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 78 parámetros enumerados en la Tabla A8-1 del Apéndice B.

(g) Todos los aviones de turbina con una masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg cuya solicitud de certificación de tipo se presente a un Estado contratante el



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

1 de enero de 2023 o después de esa fecha estarán equipados con un FDR capaz de registrar como mínimo los 82 parámetros enumerados en la Tabla A8-1 del Apéndice B.

(h) *Tecnología de registro* Los FDR y ADRS no utilizarán banda metálica, frecuencia modulada (FM), película fotográfica o cinta magnética.

(i) *Duración.* - Todos los FDR conservarán la información registrada durante por lo menos las últimas 25 horas de su funcionamiento.

### **121.346**

(a) Ninguna persona debe operar un avión a menos que el avión esté equipado con un transpondedor de notificación de altitud de presión (Modo C o Modo S) en cumplimiento con el TSO-C74c o TSO-C112.

(b) Ninguna persona debe operar un avión cuyo certificado individual de aeronavegabilidad fue expedido por primera vez después del 1 de enero de 2009 a menos que esté equipado con una Fuente de datos que proporcione información de altitud de presión con una resolución de 7,62 m (25 ft), o mejor.

(c) Ninguna persona debe operar un avión a menos que esté equipado con una fuente de datos que proporcione información de altitud de presión con una resolución de 7,62 m (25 ft), o mejor.

### **121.352 Micrófonos**

Todos los miembros de la tripulación de vuelo que deban estar en servicio en el puesto de pilotaje se comunicarán por medio de micrófonos de vástago o de garganta cuando la aeronave se encuentre debajo del nivel de transición/altitud.

### **121.354**

(a) Reservado

(b) Una persona no debe operar un avión con motor de turbina, con un peso máximo certificado de despegue superior a 12,500 lb (5,700 Kg.) o autorizado a transportar más de 9 pasajeros, a menos que este equipado con un sistema de advertencia de la



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno (GPWS).

(c) Ningún titular de certificado bajo este reglamento debe operar un avión con motor de embolo, con un peso máximo certificado de despegue superior a 12,500 lb (5,700 Kg.) o autorizados a transportar más de nueve (9) pasajeros, a menos que este equipado con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que proporcione las advertencias previstas en los subpárrafos (d)(1) y (d)(3) de esta subsección, la advertencia de margen vertical sobre el terreno que no es seguro, y que tenga función de predicción de riesgos del terreno (GPWS).

(g) El titular de certificado aéreo bajo este reglamento deberá implementar procedimientos de gestión de bases de datos que aseguren la distribución y actualización oportunas de los datos sobre terreno y obstáculos en el sistema de advertencia de la proximidad del terreno.

### **121.359**

(a) Aplicación

(a)(2) Todos los aviones que tengan un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 27, 000 Kg y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido el 1 de enero de 2022, o a partir de esa fecha, deberán estar equipados con CVR capaz de conservar la información registrada durante por lo menos las últimas veinticinco (25) horas de su funcionamiento.

(a)(4) Todos los aviones de turbina cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 1987, que tengan un peso (masa) máximo certificado de despegue superior a 27,000 Kg y cuyo prototipo haya sido certificado por el IDAC después del 30 de septiembre de 1969, estarán equipados con CVR.

(c) Tecnología de registro. Los CVR no utilizarán cinta magnética ni serán alámbricos.

(d)(1) Todos los CVR serán capaces de conservar la información registrada durante por lo menos las últimas dos (2) horas de su funcionamiento.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(d)(2) Todos los aviones que deban estar equipados con un CARS y cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2025, o después, contarán con un CARS capaz de conservar la información registrada durante al menos las dos (2) últimas horas de su funcionamiento.

### **121.360 Registradores de enlace de datos (DLRS)**

(a)(1) Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016, o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos mencionadas en el párrafo (f)(1)(ii) del Apéndice “B” y que deban llevar un CVR, grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.

(a)(2) Todos los aviones cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2016 que estén obligados a llevar un CVR y que hayan sido modificados el 1 de enero de 2016, o después de esa fecha, para poder instalar y usar en ellos cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos que se mencionan en el párrafo (f)(1)(ii) del Apéndice “B”, deberán grabar los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes a menos que el equipo de comunicaciones por enlace de datos sea compatible con un certificado de tipo o modificación de aeronave que se haya aprobado por primera vez el 1 de enero de 2016.

*Nota 1.- En la Tabla L-5 del Adjunto L del Anexo 6, Parte I, figuran ejemplos de los requisitos de grabación de comunicaciones por enlace de datos.*

*Nota 3.- Las “modificaciones de la aeronave” son modificaciones para adaptar el equipo de comunicaciones por enlace de datos al avión (por ejemplo, estructurales, de cableado).*

**SEPTIMO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección L**”, Subsecciones 121.361 (a), 121.361 (b), 121.363 (a), 121.363 (a) (1), 121.363 (a) (2), 121.363 (a) (3), 121.363 (a) (4), 121.361 (a), 121.361 (b), 121.363 (a), 121.363 (a) (1), 121.363 (a) (2), 121.363 (a) (3), 121.363 (a) (4), 121.363 (a) (5), 121.363 (a) (6), 121.363 (a) (7), 121.363 (a) (8), 121.363 (b),



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

121.364(a), 121.364(b), 121.364(c), 121.364(d), 121.364(f), 121.364(f)(2),  
121.364(f)(5), 121.364(f)(6), 121.364(f)(7), 121.364(g), 121.364(h), 121.364(h)(1),  
121.364(h)(2), 121.364(h)(3), 121.364(h)(4), 121.365 (a), 121.365 (b), 121.365 (c),  
121.367, 121.367 (a), 121.367 (b), 121.367 (c), 121.367 (d), 121.367 (e), 121.367 (f),  
121.368 (a), 121.368 (a) (1), 121.368 (a) (2), 121.368 (a) (3), 121.368 (a) (4), 121.368  
(a) (5), 121.368 (a) (6), 121.368 (a) (7), 121.368 (b), 121.368 (c), 121.368 (d), 121.368  
(e), 121.370 (a), 121.370 (b), 121.370 (c), 121.370 (d), 121.370 (e), 121.370 (f), 121.370  
(g), 121.370 (h), 121.370 (i), 121.370a (a), 121.370a (b), 121.370a (c), 121.371 (a),  
121.371 (b), 121.371 (c), 121.371 (d), 121.373 (a), 121.374, 121.375, 121.377, 121.378  
(a), 121.378 (b), 121.379 (a), 121.379 (b), 121.379a (a), 121.379a (b), 121.379a (c),  
121.379a (d), 121.380 (a), 121.380 (b), 121.380 (c), 121.380a, 121.380 (d), 121.380a  
(b), 121.380a (a), para que lo adelante exponen lo siguiente:

### Sección “L”

#### 121.361

(a) Excepto lo provisto en el párrafo (b) de esta subsección, esta subsección prescribe los requisitos de mantenimiento y control de la aeronavegabilidad que un operador aéreo debe cumplir para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su control.

(b) El Director General puede aprobar las enmiendas a las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado para permitir desviación de los requisito bajo esta subsección, que podrían prevenir la liberación a servicio y el uso de componentes de estructura, motores, accesorios y partes de reemplazo, a las que se les haya dado mantenimiento, modificados o inspeccionados por personas empleadas fuera de la República Dominicana, quienes no posean licencias o habilitaciones otorgadas por el IDAC. El titular del certificado que utilice partes, de acuerdo a esta desviación, debe proveer un sistema para supervisar las instalaciones y las prácticas de manera que todo el trabajo realizado, haya sido hecho de acuerdo con el manual del titular de certificado.

#### 121.363

(a) Cada titular de certificado es responsable por asegurarse de:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(a)(1) que cada aeronave y componentes de aeronaves operados se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad

(a)(2) que se corrija cualquier defecto o daño que afecte la aeronavegabilidad de una aeronave o componente de aeronave;

(a)(3) que el mantenimiento sea ejecutado por una organización de mantenimiento aprobada de acuerdo al RAD 145;

(a)(4) que se ejecute el mantenimiento a sus aeronaves en conformidad con el correspondiente programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula, el manual de control de mantenimiento (MCM) y/o las instrucciones para la aeronavegabilidad continua actualizadas;

(a)(5) el cumplimiento del análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado por el Estado de matrícula;

(a)(6) el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad aplicables u otros requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de diseño y cualquier otro requisito de aeronavegabilidad continua descrita como obligatorio por el Estado de matrícula;

(a)(7) Obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones emitidas por el Estado de diseño (boletines de servicio, alertas, etc.); y

(a) (8) la validez y vigencia del certificado de aeronavegabilidad de cada una de sus aeronaves operadas.

(b) El titular de certificado puede hacer acuerdos con otra persona para la realización de cualquier mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones de conformidad con procedimientos autorizados por el Estado de matrícula. No obstante, esto no exime al titular de certificado de la responsabilidad especificada en el párrafo (a) de esta subsección y deberá asegurar que cualquier operación de mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o modificaciones que sea realizada se ejecute según lo establecido en su manual de mantenimiento.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

### **121.364**

(a) Cada operador aéreo deberá disponer de un departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua, con el fin de efectuar adecuada y satisfactoriamente sus responsabilidades indicadas en la subsección 121.363, controlar y evaluar la experiencia en mantenimiento y operacional con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad continua y demás requisitos prescritos en esta Sección.

(b) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe disponer de oficinas aceptables así como medios suficientes y apropiados, en lugares adecuados, para el personal que se especifica en el párrafo (d) de esta subsección según como está prescrito correspondiente aplicable bajo esta subsección que se describe en el RAD, subsección 119.65(d)

(c) El directivo responsable del operador aéreo debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la aeronavegabilidad continua.

(d) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe disponer del personal, debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de aeronavegabilidad continua.

(f) El operador aéreo a través de su departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua debe:

(f)(2) Garantizar que las modificaciones y reparaciones mayores sean realizadas de acuerdo a los datos aprobados por el Estado de matrícula;

(f)(5) Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada y habilitada según el RAD 145, para el servicio;

(f)(6) Controlar el cumplimiento del programa de mantenimiento;

(f)(7) Controlar el reemplazo de componentes de aeronaves con vida limitada;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(g) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según RAD 145, para los servicios requeridos;

(h) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el operador aéreo en el que se defina claramente:

(h)(1) los servicios de mantenimiento que están siendo contratados;

(h)(2) la disponibilidad de los datos de mantenimiento necesarios para los servicios; como las tarjetas de trabajo, órdenes de ingeniería, etc.

(h)(3) la necesidad de supervisión por parte del operador para los servicios que están siendo ejecutados; y

(h)(4) la responsabilidad del operador de instruir a los certificadores de conformidad de mantenimiento de la OMA de acuerdo a su MCM.

### **121.365 Reservado**

(a) Eliminado.

(b) Eliminado.

(c) Eliminado.

### **121.367 Programa de mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones**

(a) Reservado.

(b) Reservado.

(c) Reservado.

(d) Reservado.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(e) Reservado.

(f) Reservado.

### **121.368 Programa de mantenimiento**

(a) El operador aéreo debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información:

(a) (1) Las tareas de mantenimiento y los plazos correspondientes en que se realizarán, teniendo en cuenta utilización prevista de la aeronave;

(a) (2) Un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;

(a) (3) Procedimientos para cambiar o apartarse de lo estipulado en los párrafos (g) (1) y (g) (2) de esta subsección;

(a) (4) Una indicación de los requisitos de mantenimiento de la certificación;

(a) (5) Descripciones del programa de vigilancia de la condición y confiabilidad de la aeronave y componentes de aeronave, cuando corresponda; y

(a) (6) Procedimientos para designación, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII).

(a) (7) Requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS.

(b) El Programa de mantenimiento debe identificar las tareas y los plazos de mantenimiento que se hayan estipulado como obligatorios por la AAC del Estado de diseño.

(c) El programa de mantenimiento debe desarrollarse basándose en la información relativa al programa de mantenimiento que haya proporcionado el Estado de diseño o el organismo responsable del diseño de tipo y la experiencia del operador aéreo.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(d) El operador aéreo en el diseño y aplicación de su programa de mantenimiento debe observar los principios relativos a factores humanos;

(e) Se debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas en el programa de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido dicho programa.

### **121.370 Requisitos del manual de control de mantenimiento**

(a) El operador aéreo debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión de la aeronavegabilidad continua y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y su contenido incluya por lo menos lo indicado en el literal (f) de esta subsección.

(b) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para el IDAC.

(c) Cada operador aéreo debe proveer al IDAC y a la autoridad del Estado de matrícula, si es diferente a la autoridad del operador aéreo, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.

(d) El operador aéreo debe enviar copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.

(e) El manual de control de mantenimiento y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos;

(f) El manual de control de mantenimiento del operador puede ser publicado en varios volúmenes con la siguiente información:

1) Una descripción de los arreglos administrativos que existan entre el operador aéreo y un organismo de mantenimiento reconocido, incluida la forma de cómo se revisarán los acuerdos.

2) Una descripción de los procedimientos de mantenimiento y de los procedimientos para completar y firmar la certificación de conformidad (visto bueno) correspondiente, cuando el mantenimiento se realice mediante un sistema que utilice un organismo de mantenimiento reconocido.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

- 3) Los nombres y responsabilidades de la persona o grupo de personas empleadas para asegurar que todo el mantenimiento es cumplido de acuerdo a lo establecido en el MCM.
- 4) Una referencia al programa de mantenimiento para cada tipo de aeronave que se opera.
- 5) Una descripción de los procedimientos utilizados para completar y conservar los registros de mantenimiento del operador.
- 6) Una descripción de los procedimientos para controlar, evaluar y presentar informes de mantenimiento y experiencia operacional al Estado de matrícula con respecto a los aviones con una masa de despegue certificada superior a 5700 Kg.
- 7) Una descripción de los procedimientos para cumplir con informar fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de aeronavegabilidad a la organización responsable del diseño de tipo y a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad.
- 8) Una descripción de los procedimientos para obtener y evaluar la información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones del organismo responsable del diseño de tipo, para los aviones con una masa de despegue certificada superior a 5,700 Kg, y para implantar las medidas consiguientes que se consideren necesarias en función de los resultados de la evaluación de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
- 9) Una descripción de los procedimientos para aplicar las medidas resultantes de información de aeronavegabilidad continua obligatoria (MCAI) y, si es aplicable, cómo sus medios alternativos de cumplimiento son requeridos y cumplidos.
- 10) Una descripción del establecimiento y mantenimiento de un sistema de análisis y supervisión continúa del funcionamiento y eficiencia del programa de mantenimiento para corregir cualquier deficiencia del programa.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

- 11) Una descripción de los tipos y modelos de aeronaves a los que se aplica el manual.
- 12) Una descripción de los procedimientos para asegurar que los defectos que afecten a la aeronavegabilidad se registren y verifiquen.
- 13) Una descripción de los procedimientos para notificar al Estado de matrícula los casos importantes de mantenimiento, que ocurran.
- 14) Una descripción de los procedimientos para operaciones de navegación especial (EDTO, CAT II y CAT III, PBN (RNP/RNAV), RVSM, MNPS; cuando sea aplicable.
- 15) Una descripción de los procedimientos para garantizar que la aeronave se mantenga de conformidad con el programa de mantenimiento.
- 16) Una descripción del sistema de gestión de la seguridad operacional del operador. En caso de que el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS) ya se haya tratado en algún otro documento, se debe hacer la correspondiente referencia a ese documento, junto con las interrelaciones pertinentes con el MCM.
- 17) Una descripción del programa de formación para el personal de mantenimiento empleado por el operador que se aplique a las tareas y responsabilidades asignadas a ese personal de acuerdo a lo establecido en la subsección 121.375.
- 18) Procedimiento para asegurar que las modificaciones y reparaciones cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad del Estado de matrícula.
- 19) Procedimiento para la designación, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII) incluyendo lo siguiente:
  - i) El método de cómo se realizan las inspecciones requeridas y una designación por el título de ocupación del personal autorizado a realizar las inspecciones requeridas.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

ii) Los procedimientos para la re inspección del trabajo realizado como resultado de novedades observadas de la parte de inspección requerida (buy-back procedures).

iii) Procedimientos, estándares y límites necesarios para inspecciones requeridas y aceptación o rechazo de los ítems requeridos a ser inspeccionado y para inspección periódica y calibración de herramientas de precisión, dispositivos de medición y equipos de prueba.

iv) Procedimientos para asegurar que se realicen todos los ítems de inspecciones requeridas.

v) Instrucciones para prevenir que cualquier persona que realice algún trabajo de mantenimiento, luego lleve a cabo la inspección requerida de ese mismo trabajo.

vi) Instrucciones y procedimientos para revertir cualquier decisión de un inspector con respecto a cualquier inspección requerida sea anulada por otras personas que no sean del personal de supervisión de la unidad de inspección o una persona a ese nivel de control administrativo que tiene la responsabilidad total del manejo de las inspecciones requeridas y otras funciones de mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones.

vii) Procedimientos para asegurar que las inspecciones requeridas, otro mantenimiento, mantenimiento preventivo, y modificaciones que no son completadas a causa de cambios de turno o interrupciones de trabajo sean completadas apropiadamente antes que el avión sea retornado al servicio.

20) Procedimiento para cambiar o apartarse de las tareas de mantenimiento y sus plazos o de la inspección estructural, cuando existen tareas que no tienen designación obligatoria del Estado de diseño.

21) Una descripción de procedimiento utilizado para la revisión y control del MCM.

(g) El titular del certificado debe incluir en el MCM un procedimiento para completar y firmar una certificación de conformidad de mantenimiento para las aeronaves y sus partes que han sido objeto de mantenimiento, la cual deberá tener como mínimo:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

1) Detalles del mantenimiento realizado incluyendo la referencia detallada de los datos aprobados utilizados. Cuando sea apropiado, una declaración de que todos los ítems requeridos a ser inspeccionados fueron inspeccionados por una persona calificada quien determinará que el trabajo fue completado satisfactoriamente.

2) La fecha en la que el mantenimiento fue completado y el total de horas y ciclos;

3) La identificación de la OMA; y

4) El nombre u otra identificación válida y licencia del individuo que firmó la certificación de conformidad de mantenimiento (visto bueno).

(h) Los operadores se asegurarán de que, de conformidad con procedimientos aceptables para el IDAC:

1) Cada avión operado por ellos se mantenga en condiciones de aeronavegabilidad.

2) El equipo operacional y de emergencia necesario provisto para el vuelo se encuentre en estado funcional.

3) El certificado de aeronavegabilidad de cada avión operado por ellos siga siendo válido.

(i) Gestión de operaciones más eficientes

1) El manual deberá contener una guía de las medidas seleccionadas por el titular del certificado para gestionar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, mediante algunas de las siguientes opciones o combinación de ellas:

i) Reducción de peso

ii) Minimizar el uso de reversibles

iii) Minimizar el uso de flaps



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- iv) Lavado de aeronaves
- v) Lavado de compresor
- vi) Monitoreo de la resistencia al avance de la aeronave
- vii) Rodaje con un solo motor

2) El titular del certificado podrá presentar un plan de acciones para reducción de emisiones de CO2 satisfactorio al Director General del IDAC como alternativa a lo prescrito en este párrafo.

### **121.370a Requisitos de competencia del personal**

(a) El operador aéreo debe establecer y controlar la competencia de todo el personal involucrado en las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continua, de acuerdo con un procedimiento aceptable al IDAC, incluyendo un programa de instrucción inicial y continua según lo establecido en la subsección 121.375.

(b) El programa de instrucción debe incluir la instrucción sobre los procedimientos de la organización, incluyendo instrucción en conocimiento y habilidades relacionados con la actuación humana.

(c) Cada titular de certificado mantendrá o determinará que cada persona con quien acuerde realizar inspecciones requeridas, mantenga un listado actualizado de personas que han sido entrenadas, calificadas y autorizadas para realizar las inspecciones requeridas. Las personas deben estar identificadas por nombre, cargo ocupacional y las inspecciones que ellos están autorizados a realizar. El titular de certificado (o persona con quien él acuerde para realizar las inspecciones requeridas), deben dar información escrita a toda persona así autorizada, describiendo el alcance de sus responsabilidades, autorizaciones y limitaciones de inspección. La lista debe estar disponible para inspección por parte del Director General cuando lo requiera.

### **121.371 Reservado**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- (a) Eliminado.
- (b) Eliminado.
- (c) Eliminado.
- (d) Eliminado.

### **121.373 Sistema de análisis y vigilancia continua**

(a) Cada titular de certificado establecerá y mantendrá un sistema para el análisis y vigilancia continua del rendimiento y eficacia de su programa de inspección y el programa que cubra otro mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones y para la corrección de cualquier deficiencia en aquellos programas

### **121.374**

Con el fin de realizar un vuelo EDTO, utilizando un avión con dos motores, el titular del certificado debe desarrollar y cumplir con el programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada del EDTO, de acuerdo a como lo autorizan las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado, para cada combinación avión-motor utilizado en EDTO. El titular del certificado debe desarrollar esta CAMP EDTO suplementando el programa de mantenimiento del fabricante o el CAMP actualmente aprobado para el titular de certificado. Estos CAMPs EDTO deben incluir los siguientes elementos:

### **121.375**

El operador aéreo desarrollará un programa de entrenamiento con el que se asegurará de que todo el personal de gestión de la aeronavegabilidad continuada reciba instrucción apropiada para las tareas y responsabilidades que le hayan sido asignadas. La formación impartida al personal de mantenimiento debe mantenerse actualizada respecto a los cambios constantes de los procesos y la tecnología de la industria. Se deben guardar todos los registros de instrucción de acuerdo a un procedimiento aceptable al Director General.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

**121.377 Reservado**

**121.378 Reservado**

(a) Eliminado.

(b) Eliminado.

**121.379 Autoridad para contratar mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones**

(a) El titular del certificado de operador aéreo puede realizar o acordar con una OMA o con personas de conformidad con un procedimiento autorizado por el Estado de matrícula, realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y modificaciones como está previsto en su programa de mantenimiento de aeronavegabilidad continuada y su manual de mantenimiento.

(b) La OMA contratada puede aprobar cualquier aeronave, estructura de aeronave, motor de avión, hélice o accesorio para retornar al servicio después de realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones según lo establece el párrafo (a) de esta subsección. Sin embargo, en el caso de una reparación mayor o modificación de importancia, el trabajo debe ser hecho según los datos técnicos aprobados por el Director General.

**121.379a Sistema de registros de la aeronavegabilidad continua de las aeronaves**

(a) El departamento de gestión de la aeronavegabilidad continua del operador aéreo debe asegurarse que se conserven los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta subsección:

1) El tiempo total en servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) de la aeronave, de cada motor y de cada hélice, si es aplicable, así como todos los componentes de aeronaves de vida limitada;

2) El tiempo de servicio (horas, tiempo transcurrido y ciclos según corresponda) desde el último reacondicionamiento (overhaul) de los componentes de aeronave



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

instalados en la aeronave que requieran un reacondicionamiento obligatorio a intervalos de tiempo de utilización definidos;

3) Estado actualizado del cumplimiento de cada directiva de aeronavegabilidad aplicable a cada aeronave y componente de aeronave, en donde se indique el método de cumplimiento, el número de directiva de aeronavegabilidad. Si la directiva de aeronavegabilidad involucra una acción recurrente, debe especificarse el momento y la fecha de cuando la próxima acción es requerida;

4) Registros y datos de mantenimiento aprobados de las modificaciones y reparaciones mayores realizadas en cada aeronave y componente de aeronave;

5) Estado actualizado de cada tipo de tarea de mantenimiento prevista en el programa de mantenimiento utilizado en la aeronave;

6) Cada certificación de conformidad de mantenimiento emitida para la aeronave o componente de aeronave, después de la realización de cualquier tarea de mantenimiento;

7) Registros detallados de los trabajos de mantenimiento para demostrar que se ha cumplido con todos los requisitos necesarios para la firma de la certificación de conformidad de mantenimiento.

8) Un registro técnico de vuelo de la aeronave (bitácora de vuelo) para registrar todas las dificultades, fallas o malfuncionamiento detectados durante la operación de la aeronave; y

9) Registros actualizados de los parámetros, ecuaciones de conversión, calibración periódica y otra información sobre el funcionamiento/mantenimiento de los registradores de datos de vuelo (FDR), aplicable a las aeronaves comprendidas en la subsección 121.344.

(b) Cada titular de certificado deberá retener los registros requeridos por esta subsección, por los siguientes períodos de tiempo :



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- 1) Los registros indicados en los párrafos (a) (1) a (a) (5) de esta subsección se deberán conservar durante un período de 90 días después de retirado permanentemente de servicio el componente al que se refiere;
  - 2) los registros enumerados en los párrafos (a) (6) y (a) (7) de esta subsección se deberán conservar durante al menos un año a partir de la emisión del certificado de conformidad de mantenimiento o hasta que se repita o se reemplace por un trabajo o inspección equivalente en alcance y detalle; y
  - 3) el registro enumerado en el párrafo (a) (8) hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.
- (c) El operador aéreo debe garantizar que se conserven los registros de forma segura para protegerlo de daños, alteraciones y robo.
- (d) El operador aéreo debe tener todos los registros de mantenimiento requeridos por esta subsección disponibles para su inspección por el Director General y las autoridades encargadas de la investigación de accidentes, cuando sea requerida.

### **121.380 Reservado**

- (a) Eliminado.
- (b) Eliminado.
- (c) Eliminado.
- (d) Eliminado.

### **121.380a Transferencia de los registros de mantenimiento**

- (a) En caso de cambio temporal de operador aéreo los registros de mantenimiento se deben poner a disposición del nuevo operador aéreo.
- (b) En caso de cambio permanente de operador aéreo los registros de mantenimiento deben ser transferidos al nuevo operador aéreo.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

**OCTAVO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección M**”, Subsecciones 121.383 (d), 121.383 (e), 121.385 (c), 121.391 (c), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### **121.383**

(d) Ningún titular de certificado deberá usar los servicios de cualquier persona como piloto de un avión comprometido en operaciones bajo este RAD, si esa persona ha alcanzado su 65to aniversario.

(e) Ningún piloto debe servir como un piloto en operaciones bajo este reglamento si esa persona ha alcanzado su 65to aniversario.

### **121.385**

(c) Reservado.

### **121.391**

(c) El número de tripulantes de cabina aprobado por los párrafos (a) y (b) de esta subsección debe estar prescrito en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado.

**NOVENO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección N**”, Subsecciones 121.405 (g), 121.407 (d), 121.415 (a)(1)(iii), 121.424 (c), 121.424 (d)(1), 121.429 (a), 121.429 (b), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### **121.405**

(g) El Director General puede conceder una desviación a los titulares de certificado descritos en el RAD, subsección 135.3 (b) y (c), para permitir la reducción de las horas programadas del entrenamiento en tierra requerido por la subsección 121.419, si se encuentra que una reducción está garantizada basada en las operaciones del titular de certificado, y la complejidad de la marca, modelo, y serie de las aeronaves usadas.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### 121.407

(d) Un simulador de avión aprobado bajo esta subsección debe ser utilizado en lugar de un avión para satisfacer los requerimientos del entrenamiento de vuelo de pilotos, establecidos en el programa de instrucción para cizalladura de viento a baja altura, del titular de certificado, prescrito en la subsección 121.409 (d).

### 121.415

(a)(1)(iii) Contenido del certificado de operador aéreo y especificaciones relativas a las operaciones (no requerido para tripulantes de cabina); y

### 121.424

(c) Excepto como está permitido en el párrafo (d) de esta subsección, el entrenamiento de vuelo inicial requerido por el párrafo (a) de esta subsección, debe incluir las siguientes horas programadas de instrucción en vuelo y prácticas, a menos que sea reducida bajo la subsección 121.405:

(d)(1) Con respecto a la subsección 121.409 (c):

### 121.429

(a) Ningún titular de certificado debe utilizar a ningún contratista para realizar una función de las listadas en la Subsección, RAD 120.3 (b), a menos que el contratista provea a su supervisor (a) y a todos sus empleados que realizan esa función para el titular de certificado el entrenamiento especificado en ese Reglamento.

(b) Cada titular de certificado debe proveer a todo empleado que realiza una función de las listadas en la Subsección, RAD 120.3 (b), el entrenamiento especificado en ese Reglamento.

**DÉCIMO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección O**”, Subsecciones 121.434 (h)(5), 121.438 (b), 121.439 (c)(2), 121.455 (a), 121.455 (b), 121.455 (c), 121.457 (a), 121.457 (b), 121.458,



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

121.458 (a), 121.458 (e), 121.458 (f), 121.459 (a), 121.459 (b), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### **121.434**

(h)(5) El Director General, mediante solicitud del titular de certificado puede autorizar desviaciones de los requisitos del párrafo (g) de esta subsección, por medio de una enmienda apropiada a las especificaciones relativas a las de operaciones, hasta el punto garantizado por cualquiera de las siguientes circunstancias.

### **121.438**

(b) Ninguna persona debe conducir operaciones bajo este RAD, a menos que para ese tipo de avión, si el piloto al mando o el segundo al mando no tienen por lo menos setenta y cinco (75) horas de tiempo de vuelo en línea tanto como piloto al mando o como segundo al mando.

El Director General sobre la solicitud del titular, autorizará desviaciones de los requisitos de este párrafo (b) mediante una enmienda apropiada a las especificaciones relativas a las operaciones en cualquiera de las siguientes circunstancias:

### **121.439**

(c)(2) Ser observado en los primeros dos aterrizajes efectuados en operaciones bajo este RAD, por un personal aeronáutico chequeador aprobado actuando como piloto al mando y que ocupe un asiento de piloto. Los aterrizajes deben ser efectuados en las condiciones meteorológicas mínimas que no sean menores que las contenidas en las especificaciones relativas a las de operaciones del titular de certificado, para operaciones de categoría I, y deben ser ejecutadas dentro de los 45 días siguientes al término del entrenamiento de simulador.

### **121.455**

(a) Esta subsección, se aplica a personas que realizan una función, de las listadas en la Subsección, RAD 120.3 (b), para el titular de certificado. Para el propósito de esta subsección una persona que realiza dicha función de acuerdo a un contrato con el titular de certificado se considera que está realizando esa función para el titular de certificado.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

### RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(b) Ningún titular de certificado, a sabiendas, usar una persona y ninguna persona debe realizar para un titular de certificado, tanto directamente o por contrato, ninguna función de las listadas en la Subsección, RAD 120.3 (b), mientras esa persona tiene en su sistema (él o ella), una droga prohibida como está definido en ese Apéndice.

(c) Ningún titular de certificado, a sabiendas, deberá usar a una persona y ninguna persona debe realizar para un titular de certificado, tanto directamente o por contrato, ninguna función sensible para la seguridad si esa persona tuvo un resultado positivo en la prueba de droga o ha rehusado someterse a una prueba de droga requerida por el RAD 120, y la persona no ha llenado los requisitos del Apéndice "I" RAD 120, sobre "Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico", para retornar a la realización de tareas sensibles a la seguridad.

#### **121.457**

(a) Cada titular de certificado debe evaluar a todos sus empleados que realicen una o varias de las funciones de las listadas en la Subsección, RAD 120.3 (b)

(b) Ningún titular de certificado debe usar un contratista para efectuar una función de las listadas en la Subsección, RAD 120.3 (b), a menos que el contratista chequee a cada empleado realizando dicha función para el titular de certificado de acuerdo con ese Apéndice.

#### **121.458 Uso o abuso del alcohol**

Para el propósito de esta subsección, una persona que cumpla con la definición de empleado cubierto bajo el RAD 120 sobre "Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico", se considera que está realizando la función para el titular de certificado.

(a) *Generalidad:* Esto aplica a empleados que realizan una función de los listados en la Subsección, RAD 120.3 (b), para un titular de certificado o empleados cubiertos.

(e) *Uso después de un accidente:* Ningún empleado que tenga conocimiento actual de un accidente que envuelva un avión para la cual él o ella ha realizado funciones sensibles a la seguridad o próximo al momento del accidente, no debe usar alcohol durante ocho (8) horas después del accidente, a menos que él o ella se le haya hecho un chequeo post



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

accidente de acuerdo al RAD 120, o el empleador haya determinado que el trabajo del empleado no pudo contribuir con el accidente.

(f) *Rehusarse o someterse a un chequeo de alcohol requerido:* Ningún empleado cubierto debe rehusar someterse a un examen post accidente al azar por sospecha razonable o una prueba de alcohol requerida bajo el RAD 120, asimismo, ningún titular de certificado debe permitir a un empleado que rehúse someterse a dicho chequeo, realizar o continuar realizando funciones sensibles a la seguridad.

### **121.459**

(a) Cada titular de certificado debe establecer un programa de prevención de mal uso del alcohol, de acuerdo con lo provisto en el RAD 120.

(b) Ningún titular de certificado debe usar una persona la cual cubre la definición de las listadas en la Subsección, RAD 120.3 (b) para realizar una función sensible a la seguridad prescrita en el RAD 120, a menos que esa persona sea sujeta a pruebas de mal uso de alcohol de acuerdo con lo prescrito en ese Reglamento.

**UNDÉCIMO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección P**”, Subsecciones 121.467 (b)(4), 121.467 (b)(5), 121.467 (b)(6), 121.467 (c)(1)(iv), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### **121. 467**

(b)(4) Un titular de certificado que realiza operaciones internas, internacionales, o no regulares, puede asignar a un tripulante de cabina, a un período de servicio programado por más de catorce (14) horas, pero no más de dieciséis (16) horas, si el titular de certificado ha asignado al vuelo o vuelos en ese período de servicio, por lo menos un tripulante de cabina en adición al mínimo de tripulantes de cabina requeridos para el vuelo o vuelos en ese período de servicio requerido bajo las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado;

(b)(5) Un titular de certificado que realiza operaciones internas, internacionales, o no regulares, puede asignar a un tripulante de cabina a un período de servicio programado que exceda las dieciséis (16) horas, pero no más de dieciocho (18) horas, si el titular de



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

certificado ha asignado al vuelo o vuelos en ese período de servicio por lo menos dos tripulantes de cabina en adición a mínimo de tripulantes de cabina requerido para el vuelo o vuelos en ese período de servicio bajo las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado;

(b)(6) Un titular de certificado que realiza operaciones internas, internacionales, o no regulares, puede asignar a un tripulante de cabina un período de servicio programado que incluye un período de más de dieciocho (18) horas pero no más de veinte (20) horas, uno o más vuelos que aterrizan o despegan fuera de los límites geográficos de la República Dominicana, y si el titular de certificado ha asignado al vuelo o vuelos, por lo menos, tres (3) tripulantes de cabina en adición al mínimo de tripulantes de cabina requeridos para el vuelo o vuelos en ese período de servicio bajo las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado;

(c)(1)(iv) Sean aprobados por el Director General y estén descritos o referenciados en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado; y

**DUODÉCIMO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección T**”, Subsecciones 121.533 (a), 121.533 (e), 121.534, 121.534 (a), 121.534 (b), 121.534 (c), 121.534 (d), 121.534 (e), 121.534 (f), 121.535, 121.535 (a), 121.535 (a) Nota 1, 121.535 (a) Nota 2, 121.535 (a) Nota 3, 121.537 (a)(1), 121.537 (a)(1) Nota 1, 121.537 (a)(1) Nota 2, 121.537 (a)(1) Nota 3, 121.537 (b), 121.537 (e), 121.543 (b)(3)(i), 121.549, 121.549 (a), 121.549 (c), 121.555 (a), 121.555 (b), 121.556, 121.556/ Nota 1, 121.556/ Nota 2, 121.557 (a), 121.561, 121.561 (c), 121.561 (c) Nota 1, 121.561 (c) Nota 2, 121.563, 121.565, 121.572, 121.572 (a), 121.578 (d), 121.578 (e)(3), 121.579 (b)(2), 121.583, 121.589 (a), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### “Sección T”

#### 121.533

(a) El piloto al mando y el despachador de vuelo, son conjuntamente responsables de la planificación del pre vuelo, demora y la autorización de salida de un vuelo, de acuerdo con este Reglamento y de las especificaciones relativas a las operaciones.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(e) Cada piloto al mando de una aeronave, es responsable de la planificación de pre vuelo y la operación del vuelo de acuerdo con los Reglamentos y las especificaciones relativas a las operaciones.

### **121.534 Obligaciones del piloto al mando**

(a) Respecto a cada vuelo, el operador designará un piloto que ejerza las funciones de piloto al mando.

(b) El piloto al mando será responsable:

- 1) de la seguridad de todos los miembros de la tripulación, pasajeros y carga que se encuentren a bordo del avión desde el momento en que se cierran las puertas hasta cuando abandone el avión al final del vuelo;
- 2) de la operación y seguridad del avión desde el momento en que el avión está listo para moverse con el propósito de despegar, hasta el momento en que se detiene por completo al finalizar el vuelo y que se apagan los motores utilizados como unidad de propulsión principal;
- 3) que se cumplan todos los procedimientos operacionales y que se ha seguido minuciosamente el sistema de listas de verificación;
- 4) que se haya efectuado la inspección de pre-vuelo; y
- 5) del mantenimiento del libro de a bordo o de la declaración general.

(c) El piloto al mando tendrá la obligación de notificar:

- 1) a la autoridad correspondiente más próxima, por el medio más rápido de que disponga, cualquier accidente en relación con el avión, en el cual alguna persona resulte muerta o con lesiones graves o se causen daños de importancia al avión o a la propiedad; y,
- 2) al operador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(d) El piloto al mando tendrá autoridad para:

- 1) dar todas las disposiciones que considere necesarias para garantizar la seguridad del avión y de las personas o bienes transportados en él; y
- 2) hacer desembarcar a cualquier persona o parte de la carga que, en su opinión, pueda representar un riesgo potencial para la seguridad del avión o de sus ocupantes.

(e) El piloto al mando no permitirá que:

- 1) se transporte en el avión a cualquier persona que parezca estar bajo los efectos del alcohol o de estupefacientes en un grado en que sea probable que ponga en peligro la seguridad del avión o de sus ocupantes;
- 2) se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de datos de vuelo (FDR), ni que se borren los datos grabados en él durante el vuelo ni después del mismo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria;
- 3) se inutilice o apague durante el vuelo ningún registrador de la voz en la cabina de pilotaje (CVR), a no ser que crea que los datos grabados, que de lo contrario se borrarían de forma automática, deban conservarse para la investigación de incidentes o accidentes;
- 4) se borren manualmente los datos grabados, durante o después del vuelo, en caso de accidente o incidente que esté sujeto a notificación obligatoria; y
- 5) se conecten los registradores de vuelo (FDR/CVR) antes de determinar lo que se hará con ellos después de un accidente o incidente de conformidad con el Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

(f) El piloto al mando:

- 1) tendrá derecho a negarse a transportar pasajeros que no hayan sido admitidos en un país, deportados o personas bajo custodia, si su transporte representa algún riesgo para la seguridad del avión o de sus ocupantes;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

2) se asegurará de que se haya informado a todos los pasajeros acerca de la localización de las salidas de emergencia y de la ubicación y uso de los equipos de seguridad y emergencia pertinentes; y

3) decidirá si acepta o rechaza un avión con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la CDL o MEL.

### **121.535 Responsabilidad del control operacional: Operaciones Internacionales**

Sobre consideraciones y servicios e instalaciones para la operación:

(a) Cada titular de certificado que conduce operaciones internacionales se hace responsable del control operacional tomando las medidas oportunas para que no se inicie o continúe un vuelo según lo previsto a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables de que se dispone, que el espacio aéreo en la ruta prevista, desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de llegada, incluidos los aeródromos de despegue, de destino y de alternativa en ruta previstos, pueda utilizarse de manera segura para la operación planificada. Cuando se prevea operar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, se llevará a cabo una evaluación del riesgo y se tomarán medidas de mitigación del riesgo apropiadas para preservar la seguridad operacional del vuelo.

*Nota 1.- En esta norma, por “medios razonables” se entiende el uso, en el punto de salida o mientras la aeronave está en vuelo, de la información de que disponga el operador, ya sea la publicada oficialmente por los servicios de información aeronáutica o la que pueda conseguirse fácilmente de otras fuentes.*

*Nota 2.- El Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM)(Doc 9859 de OACI) contiene orientación sobre las evaluaciones del riesgo de seguridad operacional.*

*Nota 3.- El Manual de evaluación del riesgo para las operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de ellas (Doc 10084 de OACI) contiene orientación adicional para los operadores de servicios aéreos sobre evaluación de riesgo al volar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.*

**121.537**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(a)(1) Es responsable del control operacional para tomar las medidas oportunas para que no se inicie o continúe un vuelo según lo previsto a menos que se haya determinado previamente, por todos los medios razonables de que se dispone, que el espacio aéreo en la ruta prevista, desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de llegada, incluidos los aeródromos de despegue, de destino y de alternativa en ruta previstos, pueda utilizarse de manera segura para la operación planificada. Cuando se prevea operar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, se llevará a cabo una evaluación del riesgo y se tomarán medidas de mitigación del riesgo apropiadas para preservar la seguridad operacional del vuelo; y

*Nota 1.- En esta norma, por “medios razonables” se entiende el uso, en el punto de salida o mientras la aeronave está en vuelo, de la información de que disponga el operador, ya sea la publicada oficialmente por los servicios de información aeronáutica o la que pueda conseguirse fácilmente de otras fuentes.*

*Nota 2.- El Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859 de OACI) contiene orientación sobre las evaluaciones del riesgo de seguridad operacional.*

*Nota 3.- El Manual de evaluación del riesgo para las operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de ellas (Doc. 10084 de OACI) contiene orientación adicional para los operadores de servicios aéreos sobre evaluación de riesgo al volar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.*

(b) El piloto al mando y el director de operaciones son conjuntamente responsables por la iniciación, continuación, desvío y terminación de un vuelo de acuerdo con este RAD y las especificaciones relativas a las operaciones. El director de operaciones puede delegar las funciones para la iniciación, continuación, desviación y terminación de un vuelo, pero no debe delegar la responsabilidad de esas funciones.

(c) Cada piloto al mando de una aeronave es responsable de la planificación de pre vuelo y la operación del vuelo en cumplimiento con las Regulaciones y las especificaciones relativas a las operaciones.

**121.543**

(b)(3)(i) En el caso del piloto al mando asignado durante la porción de ruta en crucero del vuelo, por un piloto que posee una licencia de piloto de transporte de línea aérea



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(TLA) y la apropiada habilitación de tipo, esté actualizado y calificado como piloto al mando, segundo al mando o piloto de relevo, y está calificado como piloto al mando de esa aeronave durante la porción de la ruta del vuelo en crucero. Un segundo al mando calificado para actuar como piloto al mando en ruta no necesita haber completado los siguientes requisitos de piloto al mando: El entrenamiento de vuelo recurrente de dos (2) veces al año requeridos por la subsección 121.433 (c)(1)(iii). La experiencia operacional requerida por la subsección 121.434; los despegues y aterrizajes requeridos por la subsección 121.439, y la inspección (chequeo) en línea requerido por la subsección 121.439, y dos chequeos de competencia al año como se describe en la subsección 121.441(a); y

### **121.549 Equipo de tripulación de vuelo**

(a) El piloto al mando debe asegurarse de llevar a bordo en cada vuelo cartas aeronáuticas originales adecuadas y vigentes que contengan información concerniente a:

- 1) la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo;
- 2) las ayudas de navegación;
- 3) las salidas;
- 4) las llegadas;
- 5) los procedimientos de aproximación instrumental; y,
- 6) toda la información esencial relativa a los servicios de búsqueda y salvamento del área sobre la cual vayan a volar.

(c) Cuando un miembro de la tripulación de vuelo sea considerado apto para ejercer las atribuciones que le confiere una licencia, a reserva de utilizar lentes correctores adecuados, dispondrá de un par de lentes correctores de repuesto cuando ejerza dichas atribuciones.

### **121.555**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(a) Sobre una ruta o segmento de ruta, a menos que esté especificado en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado; o

(b) A menos que esté de acuerdo con las limitaciones de las especificaciones relativas a las operaciones como está aprobada en el certificado de explotación.

### **121.556 Procedimientos operacionales de los aviones para la performance del aterrizaje**

A partir del 4 de noviembre de 2021, una aproximación para el aterrizaje no debe continuarse por debajo de 300 m (1 000 ft) sobre la elevación del aeródromo, a menos que el piloto al mando esté seguro de que, de acuerdo con la información disponible sobre el estado de la pista, la información relativa a la performance del avión indique que puede realizarse un aterrizaje seguro.

*Nota 1.* — *Los procedimientos utilizados por los aeródromos para evaluar y notificar el estado de la superficie de las pistas figuran en los PANS-Aeródromos (Doc. 9981 de OACI) y aquellos para utilizar la información a bordo de la aeronave sobre el estado de la superficie de la pista figuran en el Manual sobre la performance de los aviones (Doc. 10064 de OACI).*

*Nota 2.*— *Las orientaciones sobre la elaboración de información relativa a la performance del avión figuran en el Manual sobre la performance de los aviones (Doc. 10064 de OACI).*

### **121.557**

(a) En una situación de emergencia que requiera decisión y acción inmediata, el piloto al mando (PIC) puede tomar cualquier acción que considere necesaria, de acuerdo con las circunstancias. En tal caso él puede desviarse de los métodos y procedimientos de operaciones descritas, mínimos de condiciones meteorológicas y las regulaciones de aviación civil y especificaciones relativas a las operaciones, al extremo que él considere necesario para resolver la situación dentro de los parámetros posibles de seguridad.

### **121.561 Reporte de observaciones meteorológicas potencialmente peligrosas e irregularidades de las instalaciones de navegación y de tierra**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(c) A partir del 4 de noviembre de 2021, el piloto al mando informará acerca de la aeronotificación (AIREP) especial de eficacia de frenado en la pista cuando la eficacia de frenado experimentada no sea tan buena como la notificada.

*Nota 1.— Los procedimientos empleados para hacer observaciones meteorológicas a bordo de las aeronaves en vuelo, así como para su anotación y notificación, figuran en el Anexo 3, los PANS-ATM (Doc. 4444 de OACI) y los Procedimientos suplementarios regionales (Doc. 7030 de OACI) pertinentes.*

*Nota 2.— En los PANS-ATM (Doc. 4444 de OACI), Capítulo 4 y Apéndice 1, figuran los procedimientos para aeronotificaciones especiales sobre eficacia de frenado en la pista.*

### **121.563**

El piloto al mando se debe asegurar que todas las irregularidades mecánicas que ocurran durante el vuelo sean anotadas en el libro de registro técnico de vuelo (RTV) de la aeronave al final de cada vuelo. Antes de cada vuelo el piloto al mando debe asegurarse del estatus de cada irregularidad que fue anotada en el RTV relacionado al vuelo anterior.

### **121.565 Motor inactivo: Aterrizaje y reporte**

### **121.572 Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo**

(a) No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles.

(b) Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo del avión, utilizando el sistema de intercomunicación del avión u otros medios adecuados.

### **121.578**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(d) Un titular de certificado de operador aéreo puede obtener una autorización para desviarse de los requisitos del párrafo (b) de esta subsección, mediante una enmienda a sus especificaciones relativas a las operaciones, si:

(e)(3) Si la aeronave está programada para reemplazo de motores bajo las disposiciones de mantenimiento del RAD 91, hasta que sean reemplazados los motores.

### **121.579**

(b)(2) Cuando las condiciones meteorológicas reportadas son iguales o mejores que la básica mínima VFR prescrita en el RAD, ninguna persona debe usar un piloto automático acoplado con una aproximación ILS, a una altitud sobre el terreno que sea menor que la altura máxima de pérdida de altura especificada en el manual de vuelo del avión, por mal funcionamiento del piloto automático con aproximación acoplada, en una aproximación o cincuenta (50) pies, la que sea mayor.

### **121.583**

Cuando sea autorizado por el titular de certificado de operador aéreo, las siguientes personas pueden ser transportadas, pero no otras, abordo de un avión, sin cumplir con los requisitos en los RAD, subsecciones 121.309 (f), 121.310, RAD 91, 121.571 y 121.587, con los requisitos de la operación de transportar pasajeros en las subsecciones 121.157 (c), 121.161 y 121.291, con los requisitos pertinentes a los pasajeros en los párrafos 121.285, 121.313 (f), 121.317, 121.547 y 121.573 de este Reglamento:

### **121.589**

(a) Ningún titular de certificado de operador aéreo debe permitir que se aborde equipaje de mano en un avión, a menos que el equipaje de cada pasajero se haya revisado para controlar el tamaño y cantidad llevada a bordo, de acuerdo al programa de transporte de equipaje de mano aprobado en sus especificaciones relativas a las operaciones. Además, ningún pasajero debe abordar un avión si su equipaje de mano excede lo permitido como equipaje descrito por el programa de equipaje en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo.

**DÉCIMOTERCERO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección U**”, Subsecciones 121.592 (b)(2) Nota 2,



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

121.598, 121.598 (a), 121.598 (b), 121.598 (b) Nota 1, 121.598 (b) Nota 2, 121.598 (b) Nota 3, 121.598 (b) Nota 4, 121.598 (d), 121.598 (d)(1), 121.598 (d)(9), 121.598 (d)(10), 121.598 (e)(2)(iii), 121.598 (e)(2)(iv), 121.598 (e)(2)(v), 121.598 (e)(2)(iii) Nota 1, 121.598 (e)(2)(iii) Nota 2, 121.598 (f), 121.598 (g), 121.598 (h), 121.598 (h) Nota, 121.598 (k), 121.598 (k) Nota, 121.603, 121.603 (a), 121.603 (b), 121.615 (d), 121.617, 121.617 (a), 121.617 (a)(1), 121.617 (a)(2), 121.617 (a)(3), 121.617 (b), 121.617 (c), 121.617 (d), 121.617 (d)(6) Nota 1, 121.619 (a), 121.619 (b), 121.619 (c), 121.619 (d), 121.619 (d) Nota 1, 121.621, 121.621 (a), 121.621 (b), 121.621 (c), 121.621 (d), 121.621 (d) Nota, 121.621a, 121.621a (a), 121.621a (a)(1), 121.621a (a)(1)(i), 121.621a (a)(1)(ii), 121.621a (a)(2), 121.621a (a)(2)(i), 121.621a (a)(2)(ii), 121.621a (a)(2) Nota 1, 121.621a (a)(2) Nota 2, 121.621a (b), 121.621a (b)(1), 121.621a (b)(2), 121.621a (c), 121.621a (d), 121.621a (e), 121.621a (e)(1), 121.621a (e)(2), 121.621a (e)(3), 121.621a (e)(4), 121.621a (e)(5), 121.621a (e)(6), 121.621a (e)(6) Nota 1, 121.623, 121.623 (a), 121.623 (b), 121.623 (c), 121.623 (d), 121.623 (e), 121.624 (b)(1), 121.624 (b)(1) Nota 2, 121.624 (b)(1) Nota 3, 121.624 (b)(2), 121.624 (b)(2) Nota, 121.624 (b)(3), 121.624 (b)(3)(i), 121.624 (b)(3)(ii) Nota, 121.624 (b)(3)(ii) Nota 2, 121.624 (b)(4)(v) Nota, 121.624 (b)(5) Nota, 121.624 (b)(7), 121.624 (b)(7)(iii) Nota 1, 121.624 (b)(7)(iii) Nota 2, 121.628 (a)(2), 121.628 (a)(5), 121.629 (c), 121.629 (d), 121.631 (b), 121.637 (a), 121.637 (b), 121.649 (c), 121.651, 121.651 (a)(1), 121.651 (a)(2), 121.651 (d), 121.651 (f), 121.652 (a), 121.652 (c), 121.657 (a), 121.667 (a), 121.667 (b), para que en lo adelante expresen lo siguiente:

### “Sección U”

#### 121.592

(b)(2)

*Nota 2.- Las disposiciones sobre la coordinación entre el operador aéreo y los servicios de tránsito aéreo en lo relativo a los mensajes de notificación de la posición figuran en la B del RAD 11.*

#### 121.598 Establecimiento de los mínimos de utilización de aeródromos

(a) Cada titular de certificado de operador aéreo deberá establecer los mínimos de utilización de cada uno de los aeródromos utilizados en las operaciones siempre que



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

dichos mínimos no sean inferiores a ninguno de los ya establecidos por la respectiva AAC para ese aeródromo, excepto cuando así lo aprobare específicamente.

(b) A solicitud del titular de certificado, y previa evaluación por parte del IDAC, se autorizará al titular de certificado créditos operacionales para operaciones de aviones equipados con sistemas de aterrizaje automático, un HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS o CVS siempre que dichas autorizaciones no afecten la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos. Cuando los créditos operacionales tengan que ver con operaciones en condiciones de baja visibilidad, el IDAC expedirá una aprobación específica sin que ésta afecte la clasificación citada en este párrafo.

*Nota 1.- Los créditos operacionales comprenden:*

*a) para fines de una prohibición de aproximación (121.651 (b)), mínimos por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo;*

*b) la reducción o satisfacción de los requisitos de visibilidad; o*

*c) la necesidad de un menor número de instalaciones terrestres porque estas se compensan con capacidades de a bordo.*

*Nota 2.- En el Apéndice "S" y en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc. 9365) figura orientación sobre créditos operacionales para aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS y CVS.*

*Nota 3.- En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc. 9365) figura información relativa a HUD o visualizadores equivalentes, incluyendo referencias a documentos de la RTCA y EUROCAE.*

*Nota 4.- Sistema de aterrizaje automático — helicóptero es una aproximación automática que utiliza sistemas de a bordo que proporciona control automático de la trayectoria de vuelo, hasta un punto alineado con la superficie de aterrizaje, desde el cual el piloto puede efectuar una transición a un aterrizaje seguro mediante visión natural sin utilizar control automático.*

(d) Cada titular de certificado que establezca mínimos de utilización de aeródromos para ser utilizados en sus operaciones deberá demostrar que los valores de los mínimos de



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

utilización de aeródromo que hayan de ser aplicados a cualquier operación particular, tengan plenamente en cuenta lo siguiente:

(d)(1) El tipo, performance y características de maniobra del avión y las condiciones o limitaciones que se especifiquen en el manual de vuelo;

(d)(9) Las condiciones prescritas en las especificaciones relativas a las operaciones; y

(d)(10) Todo mínimo publicado por el IDAC en el AIP.

(e)(2)(iii) Categoría III (CAT III): una altura de decisión inferior a 30 m (100 ft) o sin limitación de altura de decisión y alcance visual en la pista inferior a 300 m (1,000 ft); o sin limitaciones de alcance visual en la pista.

*Nota 1.- Para los fines prescritos en el párrafo (e) de esta subsección, cuando los valores de la altura de decisión (DH) y del alcance visual en la pista (RVR) corresponden a categorías de operación diferentes, la operación de aproximación por instrumentos ha de efectuarse de acuerdo con los requisitos de la categoría más exigente (p. ej., una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT III, se consideraría operación de la CAT III, o una operación con una DH correspondiente a la CAT II, pero con un RVR de la CAT I, se consideraría operación de la CAT II). Esto no se aplica si el RVR o la DH se han aprobado como créditos operacionales.*

*Nota 2.- Para los fines prescritos en el párrafo (e) de esta subsección, la referencia visual requerida significa aquella sección de las ayudas visuales o del área de aproximación que debería haber estado a la vista durante tiempo suficiente para que el piloto pudiera hacer una evaluación de la posición y de la rapidez del cambio de posición de la aeronave, en relación con la trayectoria de vuelo deseada. En el caso de una operación de aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.*

(e)(2)(iv) Eliminado.

(e)(2)(v) Eliminado.

(f) Reservado.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(g) Reservado.

(h) Cuando el titular de certificado lo solicitare, el IDAC puede expedir una aprobación específica para operaciones de aproximación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad, que se realizarán únicamente cuando se proporcione información RVR.

*Nota. – El Manual de operaciones todo tiempo (OACI, Doc. 9365) contiene orientación sobre operaciones en condiciones de baja visibilidad.*

(k) Ningún operador aéreo deberá realizar un despegue con baja visibilidad a menos que el IDAC le haya expedido una aprobación específica para el RVR mínimo de despegue.

*Nota. - En general, la visibilidad para el despegue se define en términos de RVR. Puede también utilizarse una visibilidad horizontal equivalente.*

### **121.603 Reservado**

(a) Eliminado.

(b) Eliminado.

### **121.615**

(d) Toda autorización para conducir operaciones prolongadas sobre agua bajo VFR y todo requisito para conducir otras operaciones sobre agua bajo IFR estarán descritas en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo.

### **121.617 Aeródromo de alternativa posdespegue**

(a) Si las condiciones meteorológicas del aeródromo de salida están por debajo del mínimo de aterrizaje autorizados en las especificaciones del titular de certificado de operador aéreo para ese aeródromo, o por otras razones que imposibilitan un aterrizaje, ninguna persona debe despachar o autorizar un avión desde ese aeródromo a menos que el despacho o autorización de vuelo especifique un aeródromo de alternativa ubicado a los siguientes tiempos de vuelo del aeródromo de salida.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(a)(1) *Aviones de dos motores.* Una hora de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con un motor inactivo, determinada a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o

(a)(2) *Aviones de tres o más motores.* Dos horas de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha, determinadas del manual de operaciones de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa (el peso) de despegue real; o

(a)(3) *Aviones que se utilizan en Operaciones con tiempo de desviaciones extendidos (EDTO).* Cuando no está disponible ningún aeródromo de alternativa que cumplan los criterios de distancias según como están prescritos en los párrafos (a)(1) o (a)(2) de esta subsección, el primer aeródromo de alternativa disponible situado dentro de la distancia equivalente al tiempo de desviación máximo especificado del operador aéreo considerando el peso de despegue real; y

(b) Para los propósitos del párrafo (a) de esta subsección, para que un aeródromo sea seleccionado como de alternativa posdespegue, la información disponible indicará que, en el período previsto de utilización, las condiciones corresponderán o estarán por encima de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el titular de certificado que opera bajo este reglamento.

(c) Eliminado.

(d) Eliminado.

(d)(6)

**Nota 1.-** Eliminado.

**121.619**

(a) Eliminado.

(b) Eliminado.

(c) Eliminado.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(d) Eliminado.

Nota 1.- Eliminado.

### **121.621 Reservado**

(a) Eliminado.

(b) Eliminado.

(c) Eliminado.

(d) Eliminado.

**Nota.** - Eliminado

### **121.621a Aeródromo de alternativa requerido para destino**

(a) Ninguna persona deberá despachar un avión bajo IFR o por encima del techo a menos que esa persona seleccione y especifique al menos un aeródromo de alternativa de destino en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS, a menos que:

(a)(1) La duración del vuelo desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo al aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información operacional relativa al vuelo, a la hora prevista de su utilización, exista certidumbre razonable de que:

(a)(1)(i) La aproximación y el aterrizaje pueden hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; y; o

(a)(1)(ii) Pueden utilizarse pistas distintas a la hora prevista de utilización del aeródromo de destino con una pista, como mínimo, destinada a un procedimiento de aproximación por instrumentos operacional; Por lo menos 1,500 pies por encima de la más baja altura mínima de aproximación por instrumentos publicada, o 2,000 pies sobre la elevación del aeródromo, cualquiera fuere la mayor; y o



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(a)(2) El aeródromo sea un aeródromo aislado. Para las operaciones a aeródromos aislados no se requiere seleccionar uno o más aeródromos de alternativa de destino y la planificación debe ajustarse a 121.642(c)(4)(iv).

*Nota 1. - Pistas distintas son dos o más pistas en el mismo aeródromo configuradas de modo tal que si una pista está cerrada, pueden realizarse operaciones en la otra pista (o pistas).*

*Nota 2. - En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (FPFM) (Doc. 9976) se proporciona orientación sobre planificación de vuelos a aeródromos aislados.*

(a)(2)(i) para cada vuelo a un aeródromo aislado se determinará un punto de no retorno; y

(a)(2)(ii) el vuelo que se realiza a un aeródromo aislado no continuará más allá del punto de no retorno, a no ser que una evaluación vigente de las condiciones meteorológicas, el tráfico y otras condiciones operacionales indique que puede realizarse un aterrizaje seguro a la hora prevista de utilización.

(b) Para el despacho o liberación de vuelo se seleccionarán y especificarán en el plan operacional de vuelo y en el plan de vuelo ATS dos aeródromos de alternativa de destino cuando, para el aeródromo de destino:

(b)(1) las condiciones meteorológicas, a la hora prevista de su utilización, estarán por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el operador aéreo para el vuelo; o

(b)(2) no se dispone de información meteorológica.

(c) Para los propósitos del párrafo (a) de esta subsección, las condiciones meteorológicas del aeródromo de alternativa deben cumplir con los requisitos descritos en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo.

(d) Ninguna persona debe despachar un vuelo a menos que esa persona liste todo aeródromo de alternativa requerido en la lista de la autorización de salida.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(e) Variaciones en los criterios de selección de aeródromos de alternativa. No obstante lo dispuesto en esta subsección, para aquellos operadores aéreos que hubieran completado de manera satisfactoria las cuatro etapas de implantación del SMS de acuerdo con el RAD 110, el IDAC basándose en los resultados de una evaluación de riesgos de seguridad operacional específica realizada por el operador aéreo mediante la cual se demuestre cómo se mantendrá un nivel de seguridad operacional equivalente, podrá aprobar variaciones operacionales de los criterios de selección de aeródromos de alternativa. La evaluación de riesgos de seguridad operacional específica incluirá, como mínimo, lo siguiente:

- (e)(1) Capacidades del operador aéreo;
- (e)(2) Capacidad global del avión y sus sistemas;
- (e)(3) Tecnologías, capacidades e infraestructura del aeródromo disponible;
- (e)(4) Calidad y fiabilidad de la información meteorológica;
- (e)(5) Peligros y riesgos de seguridad operacional identificados en relación con cada variación de aeródromo de alternativa; y
- (e)(6) Medidas de mitigación específicas.

*Nota 1.- En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859) de OACI, se proporciona orientación para llevar a cabo una evaluación de riesgos de seguridad operacional y para determinar variaciones.*

### **121.623 Reservado**

- (a) Eliminado.
- (b) Eliminado.
- (c) Eliminado.
- (d) Eliminado.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(e) Eliminado.

### **121.624**

(b)(1) Salvo que el IDAC haya expedido una aprobación específica para EDTO, ningún avión con dos o más motores de turbina realizará operaciones, en una ruta en la que el tiempo de desviación desde un punto en la ruta, calculado en condiciones ISA y de aire en calma a la velocidad de crucero con un motor inactivo para aviones con dos motores de turbina y a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha para los aviones con más de dos motores de turbina, hasta un aeródromo de alternativa en ruta, exceda del umbral de tiempo establecido por el IDAC para tales operaciones. En la aprobación específica se indicará el umbral de tiempo aplicable establecido para cada avión y combinación de motores en particular.

*Nota 2.- El Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc. 10085) contienen orientación para el establecimiento de un valor apropiado del umbral de tiempo y la aprobación específica de operaciones con tiempo de desviación extendido.*

*Nota 3.- A los fines de EDTO, los aeródromos de despegue y de destino pueden considerarse como aeródromos de alternativa en ruta.*

(b)(2) Ningún operador aéreo deberá realizar operaciones con tiempo de desviación extendido a menos que el IDAC le expida una aprobación específica para realizar dichas operaciones en la cual se especifique el tiempo máximo de desviación otorgado para cada avión y combinación de motores en particular;

*Nota. - En este reglamento figura orientación sobre las condiciones que deben aplicarse al convertir los tiempos de desviación máximos de EDTO en distancias.*

(b)(3) Al especificar el tiempo de desviación máximo apropiado para un operador aéreo de un tipo de avión en particular que realiza operaciones con tiempo de desviación extendido, el IDAC se asegurará de que:

(b)(3)(i) Para todos los aviones, el operador aéreo cuente con procedimientos para evitar que el avión se despache en una ruta con tiempos de desviación que sobrepasen la capacidad de la limitación de tiempo más restrictiva de un sistema significativo para



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

EDTO, si corresponde, indicada en el Manual de vuelo del avión (directamente o por referencia) y correspondiente a esa operación en particular; y

(b)(3)(ii)

*Nota 1.- Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.*

*Nota 2.- En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (10085) figuran orientaciones sobre las condiciones que han de cumplirse para convertir en distancia la limitación de tiempo de un sistema significativo para EDTO y sobre la consideración de la limitación de tiempo del sistema EDTO en el despacho.*

(b)(4)(v)

*Nota. - El Manual de Operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc 10085 de OACI) contiene orientación acerca del cumplimiento de los requisitos de esta disposición.*

(b)(5)

*Nota. - El Manual de Operaciones con tiempo de desviación extendido (Doc 10085) contiene orientación acerca del cumplimiento de los requisitos de esta disposición.*

(b)(7) Al especificar el tiempo de desviación máximo para aviones con dos motores de turbina, el operador aéreo deberá demostrar al IDAC de que cuenta con lo siguiente para proporcionar el nivel general de seguridad operacional previsto en los reglamentos aeronáuticos dominicanos que emanan del Anexo 8:

(iii)

*Nota 1.- Es posible que, en algunos documentos, al referirse a EDTO diga ETOPS.*

*Nota 2.- En el Manual de aeronavegabilidad (Doc. 9760) de OACI, figura orientación sobre el nivel de actuación y fiabilidad de los sistemas del avión previstos en (b)(7) de esta subsección, al igual que orientación sobre los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los requisitos de (b)(7) de esta subsección.*

121.628



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(a)(2) Las Autoridades del IDAC que tengan responsabilidad en el proceso de certificación hayan emitido al titular de certificado de operador aéreo las especificaciones relativas a las operaciones que autoricen las operaciones de acuerdo a una lista de equipo mínimo (MEL) aprobada. En todo momento previo al vuelo, la tripulación de vuelo debe tener acceso directo a toda la información contenida en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada sea ésta escrita o en otra forma aprobada por el Director General. La lista de equipo mínimo (MEL) aprobada y la autorización correspondiente en las especificaciones relativas a las de operaciones, constituyen una aprobación de cambio al diseño de tipo sin que se requiera recertificación.

(a)(5) El avión es operado según las limitaciones y condiciones correspondientes contenidas en la lista de equipo mínimo (MEL) aprobada y en las especificaciones relativas a las operaciones que autorizan su uso.

(c) Excepto como está provisto en párrafo (d) de esta subsección, ninguna persona puede despachar, liberar o despegar una aeronave en ningún momento en que las condiciones sean tales que la escarcha, hielo, o nieve puedan razonablemente ser esperada que se adhieran a la aeronave, a menos que el titular de certificado de operador aéreo tenga un programa aprobado de hielo y anti- hielo en tierra contenido en sus especificaciones relativas a las operaciones y a menos que el despacho, el libramiento y el despegue cumplan con ese programa. El programa de deshielo y anti-hielo debe incluir por lo menos los siguientes ítems:

(d) Un titular de certificado de operador aéreo puede continuar operando bajo esta sección sin un programa como es requerido en el párrafo (c) de esta subsección, si incluye en sus especificaciones relativas a las operaciones un requerimiento que, en cualquier tiempo en qué condiciones sean tales que escarcha, hielo o nieve puedan razonablemente ser esperada que se adhieran a la aeronave, ninguna aeronave despegará a menos que haya sido chequeado para asegurar que las alas, superficies de control y otras superficies críticas estén libres de escarcha, hielo y nieve. El chequeo debe ocurrir dentro de cinco minutos previo al inicio del despegue. Este chequeo debe ser realizado desde fuera de la aeronave.

121.631



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(b) Ninguna persona debe permitir la continuación de un vuelo hacia un aeródromo al cual se haya despachado o autorizado, a menos que las condiciones meteorológicas pronosticadas del aeródromo de alternativa, especificada en la autorización de despacho o la autorización de vuelo, esté pronosticada igual o por encima de los mínimos de ese aeródromo como está especificado en las especificaciones relativas a las operaciones para ese aeródromo al momento que ese avión llegue al aeródromo de alternativa. Sin embargo, la autorización de vuelo o despacho puede ser modificada en ruta para incluir cualquier aeródromo de alternativa que este dentro del alcance del combustible del avión como se especifica en la subsección 121.639 hasta 121.647.

### **121.637**

(a) Ningún piloto debe despegar un avión desde un aeródromo que no esté listado en las especificaciones relativas a las operaciones, a menos que:

(b) Ningún piloto puede despegar de un aeródromo de alternativa, a menos que las condiciones meteorológicas sean por lo menos iguales a las condiciones mínimas descritas en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo para aeródromos de alternativa.

### **121.649**

(c) Las condiciones meteorológicas mínimas descritas en esta subsección no aplica a la operación bajo VFR de un avión de ala fija dentro de cualquier zona de control donde condiciones meteorológicas mínimas para VFR no son autorizadas. Las condiciones meteorológicas mínimas básicas para VFR descritas en el RAD, 91, aplican para esas operaciones.

### **121.651 Procedimientos de durante el vuelo. Mínimos de utilización de aeródromo**

(a)(1) En las cartas de procedimientos de despegue y salida IFR de cada aeródromo; o

(a)(2) el manual de operaciones del titular de certificado, si las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo no especifican los mínimos de despegue para ese aeródromo.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(d) Un piloto puede comenzar el segmento final de aproximación en un procedimiento de aproximación por instrumentos que no sea un procedimiento de categoría II o III en un aeródromo, cuando la visibilidad notificada o el RVR de control es menor que la visibilidad mínima descrita para ese procedimiento si ese aeródromo tiene en servicio un sistema de aterrizaje por instrumento (ILS) y un radar de precisión de aproximación (PAR) operando, y ambos son usados por el piloto. Sin embargo, ningún piloto puede continuar una aproximación por debajo de lo mínimo autorizado DA/H a menos que los requerimientos del RAD, 91, o los siguientes requerimientos sean cumplidos:

(f) A menos que de otro modo esté autorizado en las especificaciones relativas a las operaciones del titular del certificado de operador aéreo, cada piloto efectuando despegue, aproximación o aterrizajes por instrumentos IFR en los aeródromos extranjeros, debe cumplir con los procedimientos de aproximación por instrumentos y los mínimos de condiciones meteorológicas aplicables descritos por la autoridad que tenga jurisdicción sobre ese aeródromo.

### **121.652**

(a) Si el piloto al mando de un avión no ha servido durante cien (100) horas como piloto al mando en operaciones bajo este RAD en el tipo de avión que él está operando, la altura mínima de descenso (MDA) o la altura de decisión (DH) y las mínimas de visibilidad para aterrizaje descritas en las especificaciones relativas a las operaciones del propietario del certificado para aeródromos regulares, provisionales, o el reabastecimiento de combustible, esos (MDA), (DH) y mínimos de visibilidad debe ser aumentados 100 pies y media milla por encima de los descritos (equivalente RVR). El MDA o DH y la mínima de visibilidad no necesitan ser aumentados por encima de aquellos mínimos aplicables a un aeródromo de alternativa, pero en ningún caso los mínimos de aterrizajes pueden ser menor que 300 pies y 1 milla. Sin embargo, un piloto al mando empleado por un titular del certificado de operador aéreo que conduce operaciones en aviones grandes bajo RAD 135, puede acreditar hasta un 50% del tiempo de vuelo adquirido en las operaciones conducidas para ese operador bajo el RAD 91, en el mismo tipo de avión, hasta un 50% de las 100 horas de experiencia como piloto al mando requerida por este párrafo.

(c) Los mínimos de categoría II y la escala de ajuste variable cuando está autorizada en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

no aplica hasta que el piloto al mando, sujeto al párrafo (a) de esta subsección reúna los requisitos de ese párrafo en el tipo de avión que él mismo esté operando.

### **121.657**

(a) Generalidades. No obstante las reglas de altura mínima de seguridad descrita en el RAD, 91 o cualquier regla que aplique fuera de República Dominicana, ninguna persona debe operar un avión por debajo de los mínimos descritos en los párrafos (b) y (c) de esta subsección, excepto cuando sea necesario para despegue o aterrizaje o excepto cuando luego de considerar el tipo de terreno, la calidad y cantidad de servicios meteorológicos, probabilidad de encontrar condiciones meteorológicas desfavorables (como turbulencia y corrientes descendentes), calidad de precisión de las cartas aeronáuticas, restricciones del espacio aéreo, precisión en la indicación de los altímetros a ser usados, precisión y confiabilidad para determinar la posición del avión, los medios de navegación disponibles y otras condiciones de vuelo, el Director General publicará otros mínimos para cualquier ruta o parte de esa ruta donde el IDAC considere que se requieren otras alturas para la conducción segura de los vuelos. Fuera de República Dominicana, los mínimos prescritos en esta subsección son los mandatarios, a menos que mínimos más altos estén prescritos en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo o por el país sobre el cual el avión esté operando.

### **121.667**

(a) Ninguna persona debe despegar un avión, al menos que el piloto al mando haya registrado un plan de vuelo conteniendo la información apropiada requerida por el RAD 91, con la estación de comunicación aeronáutica más cercana, o si está operando fuera de República Dominicana con otras autoridades apropiadas. Si las instalaciones de comunicación no están accesibles al piloto al mando, él debe de registrar el plan de vuelo tan pronto sea práctico después que el avión esté en vuelo. Un plan de vuelo siempre debe estar vigente para todas las partes del mismo.

(b) Cuando los vuelos son operados dentro de aeródromos militares, la notificación de llegada o terminación requerida por el RAD, 91 puede ser registrada con la torre de control del aeródromo apropiado o facilidad de comunicación aeronáutica usada para ese aeródromo.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

**DÉCIMOCUARTO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección V**”, Subsecciones 121.701, 121.703 (a)(6), 121.703 (a)(7), 121.703 (a)(8), 121.703 (a)(10), 121.703 (a)(11), 121.703 (a)(13), 121.703 (a)(14), 121.703 (a)(15), 121.703 (a)(16), 121.703 (b), 121.703 (c), 121.703 (d), 121.703 (e), 121.703 (e)(6), 121.703 (e)(7), 121.703 (e)(10), 121.703 (g), 121.703 (h), 121.709, 121.709 (a), 121.709 (a)(1), 121.709 (a)(2), 121.709 (b), 121.709 (b)(2), 121.709 (b)(2)(i), 121.709 (b)(2)(ii), 121.709 (b)(2)(iii), 121.709 (b)(2)(iv), 121.709 (b)(3), 121.709 (c), para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

### **121.701 Libro de abordo**

#### **121.702**

(a) Todo operador aéreo de un avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 12,500 lb. (5700 Kg), obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el IDAC.

(b) Todo operador aéreo de un avión cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5700 kg deberá tener establecido un sistema por el cual pueda transmitir a la organización responsable del diseño del tipo de esa aeronave las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

(d) Todo operador aéreo deberá, con respecto a las aeronaves cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5,700 kg, preparar periódicamente un informe de la condición de la aeronavegabilidad de cada aeronave.

#### **121.703**

(a)(2) Fuego durante el vuelo, en sectores no protegidos por un sistema de alarma de incendios;

(a)(4) Un sistema de escape de gases del motor que cause daños durante el vuelo al motor, a la estructura adyacente, equipos o componentes;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(a)(5) Un componente de aeronave que cause, durante el vuelo, la acumulación o circulación de humo, vapores o emanaciones tóxicas o nocivas en cabina de mando o de pasajeros;

(a)(6) Apagado (shutdown) de un motor durante el vuelo debido a la extinción de combustión;

(a)(7) Apagado (shutdown) de un motor cuando ocurre daño externo al motor o a la estructura del avión durante el vuelo;

(a)(8) Apagado (shutdown) del motor debido a ingestión de objetos extraños (FOD) o hielo durante el vuelo.

(a)(10) Un sistema de embanderamiento de hélice o capacidad del sistema de controlar la sobre velocidad (overspeed) de la hélice durante el vuelo.

(a)(11) Un sistema de combustible o vaciado de combustible que afecte el flujo normal de combustible o que cause escapes peligrosos durante el vuelo.

(a)(13) Componentes del sistema de freno que provoquen pérdida o disminución de la fuerza de actuación del freno cuando el avión está en movimiento en la superficie.

(a)(14) Estructura del avión que requiera una reparación mayor.

(a)(15) Rajaduras, deformaciones permanentes o corrosión de la estructura de la aeronave, si son mayores que los máximos aceptables por el fabricante o el IDAC.

(a)(16) Sistemas o componentes de la aeronave que provoquen la toma de acciones de emergencia durante el vuelo (excepto la acción de apagado (shutdown) de un motor en vuelo).

(b) Para el propósito de esta subsección, el término “durante el vuelo” significa el periodo desde el momento que el avión abandona la superficie de la tierra durante el despegue hasta el momento en que toca la superficie de la tierra durante el aterrizaje.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(c) En adición a los reportes requeridos bajo el párrafo (a) de esta subsección, el titular del certificado debe reportar al IDAC cualquier otra falla, mal función o defecto en un avión, que ocurra o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, la falla, mal función o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura del avión operado.

(d) El titular de certificado de operador aéreo debe enviar por escrito cada reporte requerido por esta subsección, cubriendo cada período de veinticuatro (24) horas comenzando a las 9:00 horas locales de cada día y finalizando a las 9:00 hora local del día siguiente al IDAC, dentro de las noventa y seis (96) horas inmediatas a la ocurrencia de la falla. Sin embargo, un reporte ocurrido durante el fin de semana debe ser sometido el primer día de trabajo seguido al fin de semana, y un reporte de falla sucedido durante un día feriado, debe ser sometido el próximo día laborable.

(e) El titular del certificado debe someter los reportes requeridos bajo esta subsección de la forma y manera establecida por el IDAC. Los reportes deben ser enviados al IDAC y a la organización responsable del diseño de tipo, y deben incluir la información siguiente:

(e)(6) Identificación de las partes y sistemas afectados, incluyendo toda la información disponible relacionada al diseño de tipo de los componentes mayores y tiempo desde el último reacondicionamiento, si se conoce.

(e)(7) Las causas aparentes de la falla, mal función o defecto (Ej.: desgaste anormal, rajaduras, deficiencia del diseño, o error humano).

(e)(10) Cualquier otra información pertinente necesaria para realizar una identificación más completa, para la determinación de la gravedad, o para determinar la acción correctiva.

(g) Ninguna persona debe retener el reporte requerido bajo esta subsección aun cuando toda la información requerida no esté disponible.

(h) Cuando el titular del certificado obtenga información adicional, incluyendo información del fabricante u otra concerniente a un reporte requerido bajo esta subsección, debe al IDAC estos nuevos datos a la brevedad, como un suplemento al primer reporte, haciendo referencia a la fecha y lugar de presentación del primer reporte.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

### **121.709 Certificado de conformidad de mantenimiento o entrada en el registro técnico de vuelo de una aeronave**

(a) Ningún titular de certificado puede operar una aeronave después de realizado, conforme a la subsección 43.13, un mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones en ese avión, a menos que una organización de mantenimiento bajo RAD 145 la persona con quien acuerda la realización del mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones, prepare:

(a)(1) Una certificación de conformidad de mantenimiento (liberación de aeronavegabilidad); o

(a)(2) Una entrada apropiada en el registro técnico de vuelo (bitácora de vuelo) de la aeronave.

(b) La conformidad de mantenimiento o entrada de registro técnico de vuelo requerido por el párrafo (a) de esta subsección debe:

(b)(2) Incluir una certificación donde se indique:

(b)(2)(i) Los detalles básicos del mantenimiento realizado, incluyendo una referencia detallada de los datos de mantenimiento actualizados;

(b)(2)(ii) La fecha en la que se completó dicho mantenimiento;

(b)(2)(iii) El nombre de la persona que emite la certificación;

(b)(2)(iv) El número de la licencia específica otorgada o convalidada por el IDAC de la persona que emite la certificación o la identidad y número del certificado de aprobación de la OMA RAD 145 que emite la certificación.

(b)(3) Eliminado.

(c) No obstante el subpárrafo (2)(iv) de esta subsección, después del mantenimiento, mantenimiento preventivo o modificaciones realizadas por un taller de reparación que este localizado fuera de República Dominicana la liberación de la aeronavegabilidad o la



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

entrada de registro técnico requerida por el párrafo a) de esta subsección puede ser firmada por una persona autorizada por ese taller de reparación.

**DÉCIMOQUINTO:** MODIFICAR, al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección W**”, Subsecciones 121.717-121.719, 121.725-121.799, 121.807-121.899, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

**“Sección W”**

**121.717 – 121.719 Reservado.**

**121.725 – 121.799 Reservado.**

**121.807 – 121.899 Reservado.**

**DÉCIMOSEXTO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección X**”, Subsección 121.805 (b)(3), para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

**121.805**

(b)(3) Instrucción para familiarizar los tripulantes con el contenido del botiquín de primeros auxilios, como fue modificado el 12 de abril de 2004.

**DÉCIMOSEPTIMO:** MODIFICAR y ELIMINAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección Z**”, Subsección 121.1005 (c)(2), 121.1005 (e), 121.1009, 121.1009 (a), 121.1011, 121.1011 (a), 121.1009 – 121.1049, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

**121.1005**

(c)(2) El titular de certificado de operador aéreo (TCOA) que entrenó la persona tiene las mismas especificaciones relativas a las operaciones concernientes a la aceptación, manejo



# *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

y transporte de mercancías peligrosas que el titular de certificado de operador aéreo que usa esta excepción.

(e) *Talleres de mantenimiento aeronáutico (TAMA)*. Un titular de certificado de operador aéreo debe asegurarse que cada taller de reparación que realice trabajo para, o en su nombre esté notificado por escrito respecto a las políticas y autorizaciones contempladas en las especificaciones relativas a las operaciones del titular de certificado de operador aéreo, que permitan o prohíban contra la aceptación, rechazo, manejo, almacenaje incidental al transporte y transporte de mercancías peligrosas, incluyendo mercancías peligrosas de la compañía. Este requerimiento de notificación aplica solamente a talleres de mantenimiento aeronáutico (*TAMA*) que son regulados por el RAD 18.

## **121.1009 Eliminado.**

(a) Eliminado.

## **121.1011 Eliminado.**

(a) Eliminado.

## **121.1009 – 121.1049 Eliminado.**

**DÉCIMOCTAVO:** MODIFICAR, al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección AA**”, Subsecciones 121.1061 – 121.1099, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

### **“Sección AA”**

#### **121.1061 – 121.1099 Reservado.**

**DÉCIMONOVENO:** MODIFICAR, al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección BB**”, Subsecciones 121.1104 (a)(5), 121.1121 – 121.1129, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### 121.1104

(a)(5) Si las Instrucciones para Aeronavegabilidad Continuada consiste de múltiples documentos, la sección requerida por este párrafo debe ser incluido en el manual principal. Esta sección debe contener un enunciado claro en una ubicación proponente que diga: “La Sección de Limitaciones de Aeronavegabilidad está aprobada por el IDAC y especifica el mantenimiento requerido bajo el RAD 43 y 91, a menos que un programa alternativo haya sido aprobado por el IDAC.

### 121.1121 – 121.1129 Reservado.

**VIGÉSIMO:** MODIFICAR, al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección CC**”, Subsecciones 121.1131, 121.1131 (a), 121.1133, 121.1133 (a), 121.1133 (a) Nota, 121.1133 (b), 121.1133 (b) Nota, 121.1135 – 121.1139, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

### “Sección CC” Seguridad operacional del compartimiento de carga

#### 121.1131 Transporte de artículos en el compartimiento de carga

(a) Todo titular de certificado deberá establecer políticas y procedimientos para el transporte de artículos en el compartimiento de carga, que incluyan la realización de una evaluación específica de riesgos de seguridad operacional. La evaluación incluirá como mínimo lo siguiente:

- 1) peligros relacionados con las propiedades de los artículos que se van a transportar;
- 2) capacidades del operador aéreo;
- 3) consideraciones operacionales (p. ej. área de operaciones, tiempo de desviación);
- 4) capacidades del avión y de sus sistemas (p. ej. capacidad de supresión de incendios en el compartimiento de carga);



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- 5) características de contención de los dispositivos de carga unitarizada;
- 6) bultos y embalajes;
- 7) seguridad de la cadena de suministro de los artículos que se van a transportar; y
- 8) cantidad y distribución de las mercancías peligrosas que se van a transportar.

*Nota.* — La Sección “DD” contiene requisitos operacionales adicionales para el transporte de mercancías peligrosas.

## 121.1133 Protección contra incendios

(a) El titular de certificado deberá asegurarse de que el manual de vuelo del avión u otro documento para la operación del avión contenga los elementos del sistema de protección contra incendios del compartimiento o los compartimientos de carga aprobados por el Estado de diseño o el Estado de matrícula, y un resumen de las normas de certificación de la protección contra incendios del compartimiento de carga que se hayan demostrado.

*Nota.* — El Manual de seguridad operacional del compartimiento de carga de las aeronaves [título provisional] (Doc. 10102 de OACI) contiene orientación sobre los elementos del sistema de protección contra incendios del compartimiento de carga y las normas demostradas conexas.

(b) El titular de certificado deberá establecer políticas y procedimientos con respecto a los artículos que se transportarán en el compartimiento de carga de manera que provea un grado de certeza razonable de que, en el caso de un incendio en el que intervengan esos artículos, los elementos de diseño del avión para la protección contra incendios en el compartimiento de carga, lo puedan detectar y extinguir o contener suficientemente hasta que el avión haga un aterrizaje seguro.

*Nota.* — El Manual de seguridad operacional del compartimiento de carga de las aeronaves [título provisional] (Doc. 10102 de OACI) contiene orientación sobre políticas y procedimientos relativos a los artículos que se van a transportar en el compartimiento de carga.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

**VIGÉSIMOPRIMERO:** MODIFICAR, al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Sección DD**”, Subsecciones 121.1141, 121.1141 (a), 121.1143, 121.1143 (a), 121.1145, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

### **“Sección DD” Mercancías peligrosas**

#### **121.1141 Titulares de certificado son aprobación específica para el transporte de mercancías peligrosas como carga**

(a) El titular de certificado sin aprobación específica para transportar mercancías peligrosas deberá:

1) establecer un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas que satisfaga los requisitos del RAD 18 y los requisitos pertinentes de las Instrucciones Técnicas, Parte 1, Capítulo 4, según corresponda;

2) Incluir los detalles del programa de instrucción sobre mercancías peligrosas en su manual de operaciones;

3) establecer en su manual de operaciones políticas y procedimientos sobre mercancías peligrosas que satisfagan, como mínimo, los requisitos del Anexo 18 de OACI, las Instrucciones Técnicas, el RAD 18 y lo contenido en este reglamento, para permitir al personal del titular de certificado:

i) identificar y rechazar mercancías peligrosas no declaradas, incluyendo COMAT clasificados como mercancías peligrosas; y

ii) notificar al IDAC, y en el caso que aplique, también a las autoridades pertinentes del Estado correspondiente en el que haya ocurrido cualquier:

A) caso en el que se descubran en la carga o el correo mercancías peligrosas no declaradas;

B) accidentes e incidentes con mercancías peligrosas.

#### **121.1143 Titulares de certificado con una aprobación específica para el transporte de mercancías peligrosas como carga**



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

(a) El IDAC no expedirá a un titular de certificado, una aprobación específica para el transporte de mercancías peligrosas, a menos que:

1) establezca un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas que satisfaga los requisitos de las Instrucciones Técnicas, Parte 1, Capítulo 4, Tabla 1-4 y los requisitos del RAD 18 y lo contenido en este reglamento, según corresponda;

2) Incluya los detalles del programa de instrucción sobre mercancías peligrosas se incluirán en su manual de operaciones;

3) establezca en su manual de operaciones políticas y procedimientos sobre mercancías peligrosas para satisfacer, como mínimo, los requisitos del Anexo 18 de OACI, las Instrucciones Técnicas, el RAD 18 y lo contenido en este reglamento que permitan al personal del operador aéreo:

i) identificar y rechazar mercancías peligrosas no declaradas o mal declaradas, incluyendo COMAT clasificados como mercancías peligrosas;

ii) notificar al IDAC, y en el caso que aplique, también a las autoridades pertinentes del Estado correspondiente en el que haya ocurrido cualquier:

A) caso en el que se descubran en la carga o el correo mercancías peligrosas no declaradas;

B) accidentes e incidentes con mercancías peligrosas.

iii) notificar al IDAC y al Estado de origen cualquier caso en el que se descubra que se han transportado mercancías peligrosas:

A) cuando no se hayan cargado, segregado, separado o asegurado de conformidad con las Instrucciones Técnicas, Parte 7, Capítulo 2; y

B) sin que se haya proporcionado información al piloto al mando;



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

iv) aceptar, tramitar, almacenar, transportar, cargar y descargar mercancías peligrosas, incluyendo COMAT clasificados como mercancías peligrosas como carga a bordo de una aeronave; y

v) proporcionar al piloto al mando información escrita o impresa exacta y legible relativa a las mercancías peligrosas que han de transportarse como carga.

### **121.1145 Suministro de información**

El titular de certificado se asegurará de que todo el personal, incluyendo el personal de terceras partes, que participa en la aceptación, manipulación, carga y descarga de la carga aérea esté informado sobre la aprobación específica del operador aéreo y las limitaciones con respecto al transporte de mercancías peligrosas.

**VIGÉSIMOSEGUNDO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Apéndice B**”, Adjuntos B/1.1 (a), B/1.3, B/1.3 (d), B/1.3.1, B/2.2 Nota, B/2.2.1, B/2.2.2, B/2.2.3, B/2.2.4, B/2.2.5, B/7.3 (b), B/7.3 (g), B/7.3 (h), B/7.6 (b) Tabla A8-1, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

### **“Apéndice B”**

El texto del presente apéndice se aplica a los registradores de vuelo que se instalen en aviones que participen en operaciones de navegación aérea internacional. Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes: un registrador de datos de vuelo (FDR), un registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR), un registrador de imágenes de a bordo (AIR) y/o un registrador de enlace de datos (DLR). Cuando se requiera registrar información de imágenes o enlaces de datos en un registrador protegido contra accidentes, se permite registrarla en CVR o FDR.

Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes: un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS), un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS), un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS); un sistema registrador de enlace de datos (DLRS). Cuando se requiera registrar información de imágenes o enlaces de datos en un registrador protegido contra accidentes, se permite registrarla en CARS o ADRS.



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### **B/1.1**

(a) Estar pintados de un color anaranjado distintivo;

### **B/1.3**

Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes se instalarán de manera que:

(d) Si los registradores de vuelo cuentan con un dispositivo de borrado instantáneo, la instalación procurará evitar que el dispositivo funcione durante el vuelo o durante un choque.

#### **B/1.3.1**

Los registradores de vuelo livianos se conectarán a una fuente de alimentación que tenga características que garanticen el registro apropiado y fiable en el entorno operacional.

### **B/2/2**

*Nota.* — En las ediciones anteriores del Anexo 6, Parte I, los tipos de registradores definidos reflejaban los primeros adelantos en materia de FDR.

#### **B/2.2.1**

Los parámetros que satisfacen los requisitos para FDR se enumeran en la Tabla A8-1. El número de parámetros que han de registrarse dependerá de la complejidad del avión. Los parámetros que no llevan asterisco (\*) son obligatorios y deberán registrarse, independientemente de la complejidad del avión. Además, los parámetros indicados con asterisco (\*) se registrarán si los sistemas del avión o la tripulación de vuelo emplean una fuente de datos de información sobre el parámetro para la operación del avión. No obstante, dichos parámetros podrán sustituirse por otros teniendo en consideración el tipo de avión y las características del equipo registrador.

#### **B/2.2.2**

Si se dispone de más capacidad de registro FDR, deberá considerarse el registro de la siguiente información suplementaria:



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

a) información operacional de los sistemas de presentación electrónica en pantalla, tales como los sistemas electrónicos de instrumentos de vuelo (EFIS), el monitor electrónico centralizado de aeronave (ECAM), y el sistema de alerta a la tripulación y sobre los parámetros del motor (EICAS). Utilícese el siguiente orden de prioridad:

1) los parámetros seleccionados por la tripulación de vuelo en relación con la trayectoria de vuelo deseada; por ejemplo, reglaje de la presión barométrica, altitud seleccionada, velocidad aerodinámica seleccionada, altura de decisión, y las indicaciones sobre acoplamiento y modo del sistema de piloto automático, si no se registran a partir de otra fuente;

2) selección/condición del sistema de presentación en pantalla, por ejemplo, SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, etc.;

3) los avisos y las alertas;

4) la identidad de las páginas presentadas en pantalla para los procedimientos de emergencia y listas de verificación; y

b) información sobre los sistemas de frenado, comprendida la aplicación de los frenos, con miras a utilizarla en la investigación de aterrizajes largos y despegues interrumpidos.

### **B/2.2.3**

Los parámetros que cumplen los requisitos para los datos de trayectoria de vuelo y velocidad que visualiza(n) el(los) piloto(s) son los siguientes. Los parámetros sin asterisco (\*) son parámetros que se registrarán obligatoriamente. Además, los parámetros con asterisco (\*) se registrarán si el piloto visualiza una fuente de la información relativa al parámetro y si es factible registrarlos:

— Altitud de presión

—Velocidad aerodinámica indicada o velocidad aerodinámica calibrada

—Rumbo (referencia de la tripulación de vuelo primaria)



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

- Actitud de cabeceo
- Actitud de balanceo
- Empuje/potencia del motor
- Posición del tren de aterrizaje\*
- Temperatura exterior del aire o temperatura total\*
- Hora\*
- Datos de navegación\*: ángulo de deriva, velocidad del viento, dirección del viento, latitud/longitud
- Radioaltitud\*

### **B/2.2.4**

Los parámetros que cumplen los requisitos para los ADRS son los primeros siete que se enumeran en la Tabla A8-3.

### **B/2.2.5**

De disponerse de mayor capacidad de registro en los ADRS, se considerará el registro de los parámetros 8 en adelante que figuran en la Tabla A8-3.

### **B/7.3**

(b) Reservado.

(g) se realizará un examen de las imágenes registradas en el AIR o AIRS reproduciendo la grabación del AIR o AIRS. Instalado en la aeronave, el AIR o AIRS registrará imágenes de prueba de todas las fuentes de la aeronave y de las fuentes externas pertinentes para asegurarse de que todas las imágenes requeridas cumplan con las normas de calidad del registro; y



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(h) se realizará un examen de los mensajes registrados en el DLR o el DLRS reproduciendo la grabación del DLR o DLRS.

## B/7.6

(b) Tabla A8-1. Características de los parámetros para registradores de datos de vuelo

**VIGÉSIMOTERCERO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Apéndice E**”, Sección E/(F), E/(F) tabla, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

## E/(F)

Para el propósito de este Apéndice los siguientes símbolos significan:

I = Entrenamiento inicial de piloto al mando (PIC) y segundo al mando (SIC)

T = Entrenamiento de transición de SIC y PIC

U = Entrenamiento de promoción de SIC a PIC

C = Entrenamiento de conversión o promoción de ingeniero de vuelo (FE) a SIC

## E/(F) tabla

Maniobras / procedimientos	En vuelo	Avión estático	FFS	FTD
Según sea apropiado para el avión y la operación involucrada, el entrenamiento de vuelo para pilotos debe incluir las siguientes maniobras y procedimientos				
I. Pre-vuelo				
(a) Inspección visual del exterior e interior del avión, la ubicación de cada elemento que se inspeccionará y el propósito de inspeccionarlo. La inspección visual puede		I, T, U, C		



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

realizarse utilizando un medio pictórico aprobado que represente de manera realista la ubicación y el detalle de los elementos de inspección visual y proporcione la representación de condiciones normales y anormales.				
(b) Uso de la lista de verificación previo al arranque, verificaciones apropiadas del sistema de control, procedimientos de arranque, verificaciones de equipos de radio y electrónicos, y la selección de las instalaciones y frecuencias de radio, de navegación, y comunicaciones adecuadas, antes del vuelo.			I, T, U, C	
(c) (1) Reservado.	I, T, U, C			
(2) Rodaje. A partir del 12 de marzo de 2019, esta maniobra incluye lo siguiente:				
(i) Procedimientos de rodaje, navegación y parqueo de conformidad con las instrucciones emitidas por la ATC, o por la persona que imparte la capacitación.	I, T, U, C			
(ii) Uso del diagrama del aeropuerto (diagrama de movimiento de superficie)	I, T, U, C			
(iii) Obtener la autorización adecuada antes de cruzar o entrar en pistas activas.	I, T, U, C			
(iv) Observación de todas las marcas e iluminación de control y guía de movimiento en la superficie	I, T, U, C			
(d) (1) Reservado.			I, T, U, C	



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(2) A partir del 12 de marzo de 2019, los procedimientos previos al despegue que incluyen chequeos de motor, recibo de autorización de despegue, y confirmación de la ubicación de la aeronave, y entrada FMS (si corresponde) para la pista de despegue, antes de cruzar la línea de espera para el despegue			I, T, U, C	
II. Despegues:				
El entrenamiento en despegues debe incluir los tipos y condiciones que se enumeran más abajo, pero más de un tipo puede ser combinado cuando sea apropiado:				
(a) Despegues normales, que para el propósito de esta maniobra, comienzan cuando el avión es conducido a posición en la pista a ser usada.	I, T, U, C			
(b) Despegues con condiciones de instrumentos simuladas en o antes de alcanzar una altitud de 100 'por encima de la elevación del aeropuerto.			I, T, U, C	
(c) (1) Despegues con viento cruzado	I, T, U, C			
(2) A partir del 12 de marzo de 2019, despegues con viento cruzado, incluyendo despegues con viento cruzado con ráfagas, si es posible bajo las condiciones meteorológicas, y de tráfico existentes en el aeropuerto.	I, T, U, C			
(d) Despegues con una falla simulada del motor más crítico—			I, T, U, C	
(1) En un punto después de V1 y antes de V2 que, a juicio de la persona que imparte la instrucción, sea apropiado para el tipo de avión en las condiciones imperantes; o			I, T, U, C	



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(2) En un punto lo más cercano posible después de V1 cuando V1 y V2 o V1 y VR son idénticos;			I, T, U, C	
(3) A la velocidad apropiada para aviones de categoría que no sea de transporte			I, T, U, C	
(e) Despegues abortados realizados durante una carrera de despegue normal después de alcanzar una velocidad razonable determinada teniendo debidamente en cuenta las características de la aeronave, la longitud de la pista, las condiciones de la superficie, la dirección y velocidad del viento, la energía térmica de los frenos y cualquiera otros factores pertinentes que puedan afectar negativamente la seguridad, o el avión.			I, T, U, C	
(f) Despegues nocturnos. Para los pilotos en entrenamiento de transición, este requisito puede cumplirse durante la experiencia operativa requerida en la subsección 121.434 realizando un despegue normal por la noche cuando un piloto chequeador sirviendo como PIC está ocupando una estación de piloto.	I, T, U, C			
III. Maniobras y procedimientos de vuelo:				
(a) Giros con y sin spoilers			I, T, U, C	
(b) Tuck and Mach buffet. (Mach Tuck es un efecto aerodinámico durante el cual la nariz de la aeronave tiende a bajar cuando el flujo de aire sobre las alas alcanza velocidad supersónica.)			I, T, U, C	
(c) Procedimientos de máxima resistencia y alcance máximo.			I, T, U, C	
(d) Operación de sistemas y controles en la estación de ingeniero de vuelo.			I, T, U	



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(e) Estabilizador fuera de control y atascado			I, T, U, C	
(f) Funcionamiento normal y anormal o alternativo de los siguientes sistemas y procedimientos:				
(1) Presurización				I, T, U, C.
(2) Neumático				I, T, U, C.
(3) Aire acondicionado				I, T, U, C.
(4) Combustible y aceite		I, T, U, C		I, T, U, C.
(5) Eléctrico		I, T, U, C		I, T, U, C.
(6) Hidráulico		I, T, U, C		I, T, U, C.
(7) Control de vuelo		I, T, U, C		I, T, U, C.
(8) Anti-hielo y des-hielo			I, T, U, C	
(9) Piloto automático			I, T, U, C	
(10) Ayudas de aproximación automáticas u otras			I, T,	



*Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
 REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
 INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

			U, C
(11) Dispositivos de advertencia de pérdida de sustentación, dispositivos para evitar pérdida de sustentación y dispositivos para aumentar la estabilidad			I, T, U, C
(12) Dispositivos de radar aerotransportados			I, T, U, C
(13) Cualquiera otros sistemas, dispositivos o ayudas disponibles			I, T, U, C
(14) Mal funcionamiento o falla del sistema eléctrico, hidráulico, de control de vuelo y de instrumentos de vuelo	I, T, U, C		I, T, U, C.
(15) Falla o mal funcionamiento del tren de aterrizaje y sistemas de flaps	I, T, U, C		I, T, U, C.
(16) Falla de los equipos de navegación o comunicaciones.			I, T, U, C
(g) Procedimientos de emergencia en vuelo que incluyen al menos lo siguiente:			
(1) Motor, calentador, compartimiento de carga, cabina, cabina de vuelo, alas y fuegos eléctricos	I, T, U, C		I, T, U, C.
(2) Control de humo	I, T, U, C		I, T, U, C.
(3) Fallas de motor		I, T	U, C.
(4) Desecho de combustible	I, T, U, C		I, T, U, C.

*Handwritten signature*



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

(5) Cualquiera otros procedimientos de emergencia descritos en el manual de vuelo correspondiente.			I, T, U, C
(h) Giros pronunciados en cada dirección. Cada giro empujado debe implicar un ángulo de inclinación lateral de 45 ° con un cambio de rumbo de al menos 180 ° pero no más de 360 °. Esta maniobra no es necesaria para el entrenamiento de transición del Grupo I			I, T, U, C
(i) Prevención de pérdida de sustentación. Para el propósito de este entrenamiento, el procedimiento de recuperación aprobado debe ser iniciado ante la primera indicación de una pérdida de sustentación inminente (buffet, vibración de columna de control, sonidos de alarmas). El entrenamiento para la prevención de pérdida de sustentación debe ser conducido en al menos las siguientes configuraciones:			I, T, U, C
(1) Configuración de despegue (excepto cuando el avión use una configuración de despegue con cero-flap)			I, T, U, C
(2) Configuración limpia			I, T, U, C
(3) Configuración de aterrizaje			I, T, U, C
(j) Recuperación de características de vuelo específicas que son propias del tipo de avión.			I, T, U, C
(k) Procedimientos por instrumentos que incluyen lo siguiente:			
(1) Área de salida y de llegada			I, T, U, C
(2) Uso de sistemas de navegación,			I, T,



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

incluida la adherencia a los radiales asignados.			U, C	
(3) Procedimiento de espera			I, T, U, C	
(l) Aproximaciones por instrumentos ILS que incluyen lo siguiente:				
(1) Aproximaciones ILS normales	I, T, U, C			
(2) Aproximaciones ILS controladas manualmente con una falla simulada de un motor que ocurre antes de iniciar el rumbo de aproximación final y continúa hasta el aterrizaje o mediante el procedimiento de aproximación frustrada.	I		T, U, C	
(m) Aproximaciones por instrumentos y aproximaciones frustradas distintas de ILS que incluyen lo siguiente:				
(1) Aproximaciones de no precisión que es probable que el piloto las utilice;			U, CI, T.	
(2) Además del subpárrafo (1) de este párrafo, al menos otro procedimiento de aproximación de no precisión y aproximación frustrada que el piloto probablemente use.			I, T, U, C	
En relación con los párrafos III (l) y III (m), cada aproximación por instrumentos debe realizarse de acuerdo con los procedimientos y limitaciones aprobados para la instalación de aproximación utilizada. La aproximación por instrumentos comienza cuando el avión se encuentra sobre el punto de referencia de aproximación inicial para el procedimiento de aproximación que se está utilizando (o se entrega al controlador de aproximación final en el caso de la				



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

aproximación GCA) y finaliza cuando el avión aterriza en la pista o cuando la transición a una configuración de aproximación frustrada es completada.				
(n) Aproximaciones circulares (circling) que incluyen lo siguiente:	I, T, U, C			
(1) Esa porción de la aproximación en círculo (circling) a la altitud mínima autorizada para el procedimiento en uso debe realizarse bajo condiciones de instrumentos simuladas.	I, T, U, C			
(2) La aproximación en círculo (circling) debe ser realizada a la altitud mínima autorizada de aproximación en circuito seguida de un cambio de rumbo y las maniobras necesarias (por referencia visual) para mantener una trayectoria de vuelo que permita un aterrizaje normal en una pista al menos a 90 ° del curso de aproximación final de la parte instrumental simulada de la aproximación;	I, T, U, C			
(3) La aproximación en circuito (circling) debe realizarse sin maniobras excesivas y sin exceder los límites operativos normales del avión. El ángulo de inclinación no debe exceder los 30 °;	I, T, U, C			
No se requiere entrenamiento en la maniobra de aproximación en círculos (circling) si el manual del titular del certificado prohíbe una aproximación en círculos (circling) en condiciones climáticas por debajo de 1000-3 (techo y visibilidad)				
(o) Aproximaciones con cero flaps. No se requiere entrenamiento en esta maniobra para un tipo de avión en particular si el Director General ha determinado que la probabilidad de falla de extensión de flaps en ese tipo de avión es extremadamente remota debido al diseño del sistema. Al tomar esta determinación, el Director General decide si es necesario entrenar solo con slats	I, C		T, U	



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

y aproximaciones con flaps parciales.				
(p) Aproximaciones frustradas que incluyen las siguientes:				
(1) Aproximaciones frustradas desde aproximaciones ILS			I, T, U, C	
(2) Otras aproximaciones frustradas				I, T, U, C.
3) Aproximaciones frustradas que incluyen un procedimiento completo de aproximación frustrada aprobado.				I, T, U, C.
(4) Aproximaciones frustradas que incluyen una falla de motor			I, T, U, C	
IV Aterrizajes y Aproximaciones hasta aterrizajes:				
El entrenamiento en aterrizajes y aproximaciones hasta aterrizajes debe incluir los tipos y condiciones enumerados más abajo, pero se puede combinar más de un tipo cuando sea apropiado:				
(a) Aterrizajes normales	I, T, U, C			
(b) Aterrizar y (go around) con el estabilizador horizontal fuera de compensación (fuera de trim)	I, C		T	U.
(c) Aterrizaje en secuencia desde una aproximación por instrumentos ILS	I		T, U, C	
(d) (1) Aterrizaje con viento cruzado	I, T, U, C			
(2) A partir del 12 de marzo de 2019, aterrizaje con viento cruzado, incluidos aterrizajes con viento cruzado con ráfagas si es posible bajo las	I, T, U, C			



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

condiciones meteorológicas, aeropuerto y de tráfico existentes.				
(e) Maniobrar hasta un aterrizaje con falla simulada del motor, como sigue:				
(1) Para aviones de 3 motores, maniobrar hasta un aterrizaje con un procedimiento aprobado que se aproxime a la pérdida de dos motores (central y un motor fuera de borda)	I, C		T, U	
(2) Para otros aviones multimotor, maniobrar hasta un aterrizaje con una falla simulada del 50 por ciento de los motores disponibles con la pérdida de potencia simulada en un lado del avión.	I, C		T, U	
(f) Aterrizaje en condiciones de aproximación en circuito (circling) simulado (excepciones bajo III (n) aplicables a este requisito)	I		T, U, C	
g) Aterrizajes rechazados que incluyen un procedimiento de aproximación frustrada normal después que se rechaza el aterrizaje. Para el propósito de esta maniobra, el aterrizaje debe ser rechazado a aproximadamente 50 pies y aproximadamente sobre el umbral de la pista.	I		T, U, C	
(h) Aterrizajes con cero flaps si el Director General considera que la maniobra es apropiada para entrenamiento en el avión.	I, C		T, U	
(i) Reversión manual			I, T, U, C	
(j) Aterrizajes nocturnos. Para los pilotos en entrenamiento de transición, este requisito puede cumplirse durante la experiencia operativa requerida bajo la subsección 121.434 realizando un aterrizaje normal por la noche cuando un piloto chequeador	I, T, U, C			



# Instituto Dominicano de Aviación Civil.

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

que sirve como piloto al mando está ocupando una estación de piloto				
---	--	--	--	--

**VIGÉSIMOCUARTO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Apéndice F**”, Sección F/(A), F/(A)/tabla/II/(d), F/(A)/tabla/IV, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

## F/(A)

Las maniobras y procedimientos requeridos por la subsección 121.441 para chequeo de competencia de los pilotos están presentados en este apéndice y deben ser realizadas en vuelo excepto hasta el punto de que ciertas maniobras y procedimientos pueden ser realizadas en un simulador de avión con un sistema visual (simulador visual), un simulador de avión sin un sistema visual (simulador no visual), o un dispositivo de entrenamiento como está indicado por el símbolo apropiado en la respectiva columna opuesta de la maniobra o procedimiento.

## F/(A)/tabla/II/

(d) #Falla de motor. Un despegue con una falla del motor más crítico:

## F/(A)/tabla/IV Maniobras en vuelo:

**VIGÉSIMOQUINTO:** MODIFICAR, el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares, la “**Apéndice L**”, Sección y Subsecciones L/1, L/2, L/2.1, L/2.2, L/2.3, L/2.4, L/2.5, L/2.6, para que en lo adelante se exprese lo siguiente:

## L/1

### PROPÓSITO Y ALCANCE

La localización de un avión en peligro tiene por objeto establecer, en una medida razonable, el lugar del accidente dentro de un radio de 6 NM.

## L/2



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121)  
REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E  
INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

### OPERACIÓN

#### L/2.1

Un avión en peligro activará automática o manualmente la transmisión de información a partir de la cual el operador puede determinar su posición y la información relativa a la posición contendrá una marcación de la hora. Esta transmisión también podrá activarse manualmente. El sistema que se utilice para la transmisión autónoma de la información relativa a la posición será capaz de transmitir dicha información en caso de falla de la energía eléctrica de la aeronave, por lo menos durante la duración completa prevista del vuelo.

#### L/2.2

Una aeronave se encuentra en situación peligrosa cuando esté en un estado que podría dar lugar a un accidente si no se corrige el suceso relacionado con su actuación. La transmisión automática de información sobre la posición estará activa cuando una aeronave se encuentre en situación peligrosa. Esto aumentará la probabilidad de localizar el lugar del accidente dentro de un radio de 6 NM. Se alertará al operador cuando una aeronave se encuentre en situación peligrosa con un reducido porcentaje de falsas alertas. En caso de activación de un sistema de transmisión, la transmisión inicial sobre la posición comenzará inmediatamente o a más tardar cinco segundos después de detectarse el suceso de activación.

*Nota 1.* — Los sucesos relacionados con la actuación de la aeronave pueden abarcar, entre otros, actitudes o condiciones de velocidad inhabituales, colisión con el terreno y pérdida total de empuje o propulsión en todos los motores, así como advertencias de la proximidad del terreno.

*Nota 2.* — Una alerta de socorro puede activarse aplicando criterios que pueden variar según la posición de la aeronave y la fase de vuelo. En la norma EUROCAE ED-237 — “Minimum Aviation System Performance Specification (MASPS) for Criteria to Detect In-Flight Aircraft Distress Events to Trigger Transmission of Flight Information” figura orientación adicional sobre la detección de un suceso en vuelo y los criterios de activación.

#### L/2.3



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.

Cuando un operador de aeronaves o una dependencia de servicios de tránsito aéreo (ATSU) tengan motivos para creer que una aeronave está en peligro, se establecerá coordinación entre ambos.

### **L/2.4**

El Estado del operador determinará las organizaciones que necesitan tener la información relativa a la posición de la aeronave en fase de emergencia. Estas organizaciones incluirán, como mínimo:

- a) dependencia(s) de servicios de tránsito aéreo (ATSU); y
- b) centro(s) coordinador(es) de salvamento SAR (RCC) y otros centros secundarios.

*Nota 1.* — Véanse en el RAD 11 los criterios de la fase de emergencia.

*Nota 2.* — Véanse en el RAD 12 las notificaciones requeridas en el caso de una fase de emergencia.

### **L/2.5**

Cuando se ha activado la transmisión autónoma de información relativa a la posición, sólo se podrá desactivar utilizando el mismo mecanismo que la activó.

### **L/2.6**

La precisión de la información relativa a la posición satisfará, como mínimo, los requisitos relativos a la precisión de la posición prescritos para los ELT.

**VIGÉSIMOSEXTO:** ORDENAR, la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves, realizar las inserciones de las enmiendas dispuestas en los Ordinales Primero y Segundo de la presente Resolución en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121) Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares.

**VIGÉSIMOSEPTIMO:** DISPONER, que la presente Resolución sea de efectivo cumplimiento, una vez en la Dirección de Reglamentación y Registro Nacional de Aeronaves se realice la publicación del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 121)



## *Instituto Dominicano de Aviación Civil.*

RESOLUCION 016/2021

**QUE APRUEBA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 121) REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES DE TRANSPORTE, INTERNAS E INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES.**

Requisitos de Operación: Operaciones de Transporte, Internas e Internacionales, Regulares y No Regulares en la página web del IDAC y que sea enviada al Proceso SIG-001 "Información Documentada" del SIAGA.

**VIGÉSIMOCTAVO:** INSTRUIR, a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a las Direcciones de Área correspondientes.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los catorce (14) días del mes de junio de dos mil veintiuno (2021).

  
**Roman E. Caamaño**  
Director General



REC/BFC/rmm