



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), es el 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, 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. 430-04485-7, con su domicilio principal y asiento social en la avenida México esquina 30 de Marzo, Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, página web <http://www.idac.gob.do>, debidamente representado por su Director General Interino, señor **Héctor Elie Porcella Dumas**.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que la República Dominicana en su calidad de Estado Contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) debe 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 TERCERO: Que de conformidad con los literales d) y h) del Artículo 26 de la Ley 491-06, le corresponde al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), *"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 según lo establecido en el Artículo 34 y el Artículo 39, literal b), de la referida Ley, *"El Director General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la presente ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución", y "considerará, dentro de otros asuntos, como de interés público...la reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible"*.

CONSIDERANDO QUINTO: Que la precitada Ley dispone en su Artículo 50 que, *"...excepto en situaciones de emergencias, todas las órdenes, reglas y reglamentos del Director General surtirán efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o por el período de vigencia que se haya especificado en dichas órdenes, reglas y reglamentos"*.

CONSIDERANDO SEXTO: Que asimismo el Artículo 112 de la Ley en cuestión, señala que *"El Director General tiene la facultad y el deber de fomentar la seguridad de vuelo de las aeronaves civiles, periódicamente o según sea necesario, mediante la prescripción de: a) reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago;...b)... para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil."*

VISTA: La Constitución de la República Dominicana, promulgada el 13 de junio de 2015.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

VISTA: La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, del 28 de diciembre de 2006, modificada.

VISTA: La Ley Núm. 200-04, General de Libre Acceso a la Información Pública, de fecha 13 de abril del 2004; y el Decreto. No. 130-05 que aprueba el Reglamento de la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública, de fecha 23 de febrero de 2005.

VISTA: Ley Núm. 107-13 sobre los Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo. G. O. No. 10722 del 8 de agosto de 2013.

VISTA: La Resolución núm. 027-2022, 5 de diciembre de 2022, que aprueba y actualiza el RAD 22 sobre Emisión y Enmienda de los Reglamentos, Manuales y otros Documentos Técnicos.

VISTA: La Resolución núm. 010/2023, de fecha 13 de abril del año 2023 que modifica el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 91), Reglas Generales de Operación y Vuelo.

VISTO: El Anexo 2, enmienda 46; Anexo 6, Parte II, enmienda 39; y Anexo 6, Parte III, enmienda 23, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago 1944).

VISTO: El oficio DRRA/325/23, de fecha 29 de agosto de 2023, de la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA), donde se remite el expediente de Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE), que modifica el Reglamento Aeronáutico Dominicano (Rad 91), Reglas Generales de Operación y Vuelo.

POR TALES MOTIVOS, el Director General Interino 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 91) Reglas Generales de Operación y Vuelo, para que en lo adelante exprese lo siguiente: **Sección "B" – Reglas de vuelo** 91.117 (b), 91.119 c), 91.149 h), 91.168 (e), 91.168 (e) nota 1, 91.168 (e) nota 2, 91.168 (f), (g), (h), (i), (j), 91.175 (h), 91.180, **Sección "C" – Requisitos de Equipos, Instrumentos y de Certificados** 91.213 (a)(2)(5), 91.221 (c)(d), 91.241, 91.255 (a)(1)(iii)(b), 91.255 (b)(2)(3)(c)(d), **Sección "D" – Operaciones de Vuelo** 91.329 (a), 91.351 (a)(b)(c), 91.373, 91.375, **Sección "E" – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad** 91.401 (a)(b), 91.402, 91.403 (c), 91.405 (a)(b)(c)(d)(e)(f)(g)(h)(i)(j), 91.407 (d), 91.409 (d)(e), 91.410, 91.411 (a)(2)(c), 91.413 (a), 91.414, 91.417 (a)(2)(ii), 91.419 (a)(b)(c), 91.423, 91.425, 91.427, 91.429, **Sección "F" – Aviones grandes y turborreactores** 91.537 (a)(1)(2)(b), **Sección "G" – Equipo adicional y requisitos de operación para aeronaves grandes y de la categoría de transporte y aviación corporativa** 91.610 (b), 91.620, 91.687 (a)(b), **Apéndice D** (b)(9), **Apéndice D** (b)(9)(iv)(10), **Apéndice D** (g)(6)(i)(ii), **Apéndice G** (b)(4)(5)(6)(7)(8)(c)(1), **Apéndice G** (c)(1)(ii)(iii)(2)(ii)(d)(5)(6)(7)(e)(f)(g)(h)(i), **Apéndice O**, **Apéndice Q**, **Apéndice T** (s), **Apéndice V**.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

Sección “B” – Reglas de vuelo

91.117 Velocidad de las aeronaves.

b) Si la velocidad mínima de seguridad para cualquier operación particular es mayor que la velocidad máxima descrita en esta sección, la aeronave puede operar en esa velocidad mínima.

91.119 Alturas mínimas.

c) Eliminado.

91.149 Plan de vuelo: Contenido

El Plan de vuelo debe contener información respecto a los conceptos siguientes:

h) Altitud o niveles de crucero;

91.168 Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje

e) El IDAC puede autorizar créditos operacionales para operaciones con aeronaves avanzadas. Cuando el crédito operacional se relacione con operaciones en condiciones de baja visibilidad, el IDAC puede expedir una aprobación específica. Dichas autorizaciones no deben afectar a la clasificación del procedimiento de aproximación por instrumentos.

Nota 1. *Los créditos operacionales comprenden:*

a) *Para los fines de una prohibición de aproximación (subsección 91.351), o para las consideraciones relativas al despacho, mínimos por debajo de los mínimos de utilización de aeródromo;*

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

La necesidad de un menor número de instalaciones terrestres porque se compensan con capacidades de a bordo.

Nota 2. *En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365) figura orientación sobre créditos operacionales y sobre cómo expresar el crédito operacional en la plantilla de aprobación específica.*

f) Para solicitar una aprobación específica para el crédito operacional, el operador aéreo o propietario debe:

Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

- 1) garantizar que la aeronave cumple con los requisitos correspondientes al certificado de aeronavegabilidad;
- 2) disponer en forma apropiada para ambos pilotos, la información necesaria para que la tripulación pueda realizar eficazmente las tareas correspondientes a la operación cuando en el Manual de operaciones (o en otros documentos relacionados con el certificado de aeronavegabilidad) se especifique que la tripulación de vuelo debe estar integrada por más de una persona;
- 3) realizar una evaluación de riesgos de seguridad operacional de las operaciones que pueden realizarse con el equipo;
- 4) establecer y documentar los procedimientos para situaciones normales y no normales y la MEL;
- 5) establecer un Programa de instrucción para la tripulación de vuelo y para el personal pertinente que participe en la preparación del vuelo;
- 6) establecer un sistema para recopilar datos, evaluar y monitorear las operaciones en condiciones de baja visibilidad para las cuales haya un crédito operacional; y
- 7) instaurar procedimientos adecuados con respecto a las prácticas y programas de mantenimiento de la aeronavegabilidad (mantenimiento y reparaciones).

Nota 1. *Las orientaciones sobre las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional se encuentran en el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) de la OACI.*

Nota 2. *En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365) de la OACI figura orientación sobre las aprobaciones operacionales.*

g) Para operaciones con crédito operacional con mínimos más altos que los correspondientes a operaciones de baja visibilidad, la AAC establecerá los criterios para que las operaciones de la aeronave sean seguras.

Nota. *En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365) de la OACI figura orientación sobre el crédito operacional para operaciones con mínimos superiores a los correspondientes a operaciones de baja visibilidad.*

h) El IDAC puede expedir una aprobación específica para operaciones de aproximación por instrumentos en condiciones de baja visibilidad, que se deben realizar únicamente cuando se proporcione información RVR.

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





Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

i) El operador debe establecer procedimientos operacionales destinados a garantizar que una aeronave empleada para efectuar operaciones de aproximación 3D cruza el umbral con el debido margen de seguridad cuando la aeronave esté en la configuración y actitud de aterrizaje.

j) Para el despegue con baja visibilidad, el IDAC puede expedir 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.

91.175 Despegues y aterrizajes según IFR

h) Conversión de la visibilidad meteorológica reportada a visibilidad meteorológica convertida (CMV).

1) Las siguientes condiciones se aplican para el uso de la CMV en lugar del RVR:

i) Si el RVR no está disponible, la CMV puede sustituir al RVR, excepto para:

- A) satisfacer los mínimos de despegue; o
- B) el propósito de continuar una aproximación en LVO;

ii) Si el RVR mínimo para una aproximación es mayor que el valor máximo evaluado por el explotador del aeródromo, entonces la CMV puede usarse.

iii) Al determinar la CMV:

- A) para los propósitos de planificación de un vuelo, debe utilizarse un factor de 1,0;
- B) para cualquier otro propósito distinto de la planificación de un vuelo, deben utilizarse los factores de la siguiente tabla de conversión de la visibilidad MET a RVR/CMV:

Elementos de iluminación en funcionamiento	RVR/CMV = visibilidad meteorológica reportada multiplicada por:	
	Horario diurno	Horario nocturno
Iluminación de aproximación y de pista de alta intensidad	1.5	2.0
Cualquier otro tipo de instalación de iluminación	1.0	1.5
Sin iluminación 1.0/No aplicable	1.0	No aplicable

91.180 Reservado



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

Sección “C” – Requisitos de Equipos, Instrumentos y de Certificados

91.213 Instrumentos y equipos inactivos

a) Excepto como está previsto en el párrafo (d) de esta subsección, ninguna persona puede despegar una aeronave con instrumentos o equipos inactivos, a menos que cumpla con las siguientes condiciones:

2) Que la aeronave tenga a bordo Carta de Autorización emitida por el IDAC, autorizando la operación de la misma bajo una Lista de equipo mínimo (MEL). La autorización puede ser obtenida mediante solicitud por escrito del propietario del certificado de aeronavegabilidad. La Lista de equipo mínimo y la autorización constituyen para la aeronave un certificado de tipo suplementario.

5) Que la aeronave sea operada bajo todas las condiciones y limitaciones aplicables contenidas en la Lista de equipo mínimo (MEL) y la carta que autoriza su uso.

91.221 Equipo de Sistema de alerta de tráfico y evasión de colisión (ACAS/TCAS) y su uso

c) El piloto al mando de un avión equipado con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II) se debe asegurar de que cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo del avión ha recibido la instrucción apropiada para tener el grado de competencia que requiere el uso del equipo ACAS II y para evitar colisiones.

d) El operador de un avión equipado con un sistema anticolidión de a bordo (ACAS II) se debe asegurar de que cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo ha recibido la instrucción apropiada para tener el grado de competencia que requiere el uso del equipo ACAS II y para evitar las colisiones.

91.241 Aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, visualizador de cabeza alta (HUD) o visualizadores equivalentes, sistemas de visión mejorada (EVS), sistemas de visión sintética (SVS) o sistemas de visión combinados (CVS).

Sin perjuicio de lo establecido en la subsección 91.168, párrafos (e) hasta (g), para las aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS, CVS, o cualquier combinación de esos sistemas en un sistema híbrido, el IDAC ha establecido los criterios para el uso de tales sistemas para la operación segura de las aeronaves.

Nota 1. *En el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365) de la OACI figura información relativa a sistemas de aterrizaje automático, un HUD o visualizadores equivalentes, EVS, SVS o CVS.*

Nota 2. *Sistema de aterrizaje automático – helicóptero, es un sistema de a bordo que proporciona control automático de la trayectoria de vuelo, hasta un punto alineado con la superficie de*



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

aterrizaje, desde el cual el piloto puede efectuar una transición a un aterrizaje seguro mediante visión natural sin utilizar control automático.

91.255 Equipo de navegación para operaciones RVSM: Aviones

a) a) Para vuelos en partes definidas del espacio aéreo donde, basándose en los acuerdos regionales de navegación aérea, se aplique una separación vertical mínima reducida (RVSM) de 300 m (1 000 pies) entre el FL 290 y el FL 410 inclusive:

1) el avión se debe dotar de equipo que pueda:

iii) dar la alerta a la tripulación de vuelo en caso de desviación con respecto al nivel de vuelo seleccionado. El umbral para la alerta no debe exceder el límite prescrito en el Apéndice "G"; e

b) Antes de obtener una aprobación específica para RVSM de conformidad con esta subsección, el operador debe demostrar ante el IDAC que cumple con el Apéndice "G" con respecto a:

2) el establecimiento de procedimientos adecuados con respecto a las prácticas y programas de aeronavegabilidad (mantenimiento y reparación) continuos; y

3) el establecimiento de procedimientos adecuados respecto a la tripulación de vuelo para operaciones en espacio aéreo RVSM.

c) Un mínimo de dos (2) aviones de cada grupo de tipos de aeronaves del operador aéreo a los que se les haya emitido una aprobación específica para RVSM, se debe someter a vigilancia de la performance de mantenimiento de altitud, como mínimo una vez cada dos (2) 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 o propietario consistan en un solo avión, dicho avión debe someterse a vigilancia en el período especificado.

Nota 1. *Para satisfacer el requisito se podrán utilizar los datos de vigilancia de cualquier programa de vigilancia regional establecido de conformidad con 3.3.5.1 del Anexo 11 de la OACI, como el establecido por CARSAMMA.*

Nota 2. *En la Sección 4 del Apéndice "G" se incluyen adicionalmente los requisitos de monitoreo de la región CAR/SAM.*

d) El IDAC adoptará las medidas adecuadas con respecto a aeronaves y operadores aéreos o propietarios que se encuentren en operación en espacios aéreos RVSM sin una aprobación específica para RVSM válida.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

Sección "D" – Operaciones de Vuelo

91.329 Servicios e instalaciones de vuelo

a) El piloto al mando no puede iniciar un vuelo a menos que se haya determinado previamente, utilizando datos oficiales de los servicios de información aeronáutica o de otras fuentes autorizadas, que las instalaciones y servicios terrestres y marítimos, incluidas las instalaciones de comunicaciones y las ayudas para la navegación estén disponibles y se requieran necesariamente durante ese vuelo para la operación segura de la aeronave y son adecuados para el tipo de operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo.

91.351 Continuación de un vuelo o de una aproximación por instrumentos

a) Continuación de un vuelo. No se puede continuar ningún vuelo hacia el aeródromo o helipuerto de aterrizaje previsto, a no ser que la última información disponible indique que, a la hora prevista de llegada, pueda efectuarse un aterrizaje en ese aeródromo o helipuerto o por lo menos en uno de los aeródromos o helipuertos de alternativa de destino, en cumplimiento de los mínimos de utilización establecidos para tal aeródromo o helipuerto de conformidad con la subsección 91.168.

b) Continuación de una aproximación por instrumentos. A menos que la visibilidad meteorológica reportada o el RVR de control para la pista que se utilizará para el aterrizaje corresponda o esté por encima de los mínimos de utilización del aeródromo o helipuerto, el procedimiento de aproximación instrumental no debe continuarse:

- 1) por debajo de 300 m (1 000 ft) sobre la elevación del aeródromo o helipuerto; o
- 2) en el segmento de aproximación final si la DH o MDH es mayor que 300 m (1 000 ft).

Nota. Cuando se emplea el RVR, el RVR de control es el RVR del punto de toma de contacto, salvo que lo prescriban de otro modo los criterios del IDAC.

c) Si, de acuerdo con el párrafo (b) de esta subsección, después de ingresar en el tramo de aproximación final o después de descender por debajo de 300 m (1 000 pies) por encima de la elevación del aeródromo o helipuerto, la visibilidad notificada o el RVR de control es inferior al mínimo especificado, puede continuarse la aproximación hasta la DA/H o MDA/H.

Nota. Los requisitos al alcanzar la DA/H o MDA/H se encuentran en la subsección 91.175.

91.373 Reservado

91.375 Reservado



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

Sección “E” – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad

91.401 Aplicabilidad

- b) Las subsecciones 91.405, 91.409, 91.411, 91.417 y 91.419 no se aplican a las aeronaves que operan según los RAD 135 y 121.

91.402 Reservado

91.403 Generalidades

- c) Ninguna persona puede operar una aeronave para la cual se haya emitido un manual de mantenimiento del fabricante o instrucciones para la aeronavegabilidad continua que contenga una sección de limitaciones de aeronavegabilidad, a menos que los tiempos de reemplazo obligatorios, los intervalos de inspección y los procedimientos relacionados especificados en esa sección o los intervalos de inspección alternativos y los procedimientos relacionados establecidos en una especificación de operación aprobada por el Director General bajo RAD 121 o 135, o de acuerdo con un programa de inspección aprobado bajo la subsección 91.409(e) hayan sido cumplidos.

91.405 Responsabilidad de la aeronavegabilidad

- a) la aeronave se mantiene en condiciones de aeronavegabilidad;
- b) el equipo operacional y de emergencia necesario para un vuelo previsto esté en buenas condiciones;
- c) el certificado de aeronavegabilidad del avión siga siendo válido;
- d) el propietario o arrendatario no operarán una aeronave a menos que el mantenimiento de la misma, así como de cualquier motor, hélice y pieza conexos, lo lleve a cabo:
- 1) un organismo que cumpla las disposiciones del Anexo 8, Parte II, Capítulo 6, y esté aprobado por el Estado de matrícula del avión o por otro Estado contratante y esté aceptado por el Estado de matrícula; o
 - 2) una persona u organismo, titular de una licencia de técnico de Mantenimiento, con una habilitación de Inspección Autorizado, de conformidad con los procedimientos establecidos en el RAD 65; y se disponga de la conformidad de mantenimiento en relación con el mantenimiento llevado a cabo.
- e) la aeronave sea inspeccionada según lo prescrito en la Sección E de este reglamento y debe, entre las inspecciones requeridas, excepto lo dispuesto en el párrafo (c) de esta subsección, reparar las discrepancias según lo prescrito en el RAD 43 de este reglamento.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

f) Eliminado

g) Eliminado

h) Eliminado

i) Eliminado

j) Eliminado

91.407 Operaciones después del mantenimiento, mantenimiento preventivo, reconstrucción o alteración

d) Cuando la conformidad (visto bueno) de mantenimiento no la ha expedido un taller de mantenimiento aprobado por el IDAC, la persona que firma la conformidad de mantenimiento debe ser titular de una licencia TMA expedida por el IDAC o de otra manera que el Director General establezca.

91.409 Inspecciones

d) Reservado.

e) Aviones grandes, aviones multimotores propulsados por motores de turbina, aviones multimotores propulsados por turbohélices y helicópteros con motor a turbina. Ninguna persona puede operar una aeronave anteriormente mencionada, a menos que los tiempos de reemplazo para las partes con vida limitada, indicados en las especificaciones de la aeronave, en las especificaciones de su certificado de tipo, u otros documentos aprobados por el IDAC, sean cumplidos en las aeronaves, incluyendo la estructura, motor, hélices, rotores, accesorios, componentes, equipo de supervivencia y equipo de emergencia, y las inspecciones de acuerdo con un programa de inspección elegido bajo las previsiones del párrafo (f) de esta subsección, excepto que el operador de un helicóptero propulsado por turbina, puede elegir para usar las inspecciones provista en los párrafos (a), (b) o (c) de esta subsección, en lugar de una inspección como está prescrito en el párrafo (f) de esta subsección.

91.410 Programa de mantenimiento e inspecciones

91.411 Inspecciones y pruebas de los sistemas de altímetro y equipos de aviso de altitud

a) Ninguna persona puede operar un avión o helicóptero en el espacio aéreo controlado según las reglas de vuelo por instrumentos a menos que:



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

2) Excepto por el uso de drenaje del sistema y válvulas de presión estática alternativas, luego de cualquier apertura y cierre del sistema de presión estática, ese sistema ha sido probado e inspeccionado y se determinó que cumple con el párrafo (a) del Apéndice E, del RAD 43.

c) Los altímetros y equipos de reporte de altitud, aprobados bajo Órdenes Técnicas Estándar de la manera como está establecido en el RAD 21, se consideran probados e inspeccionados tal como los fueron en la fecha de su fabricación.

91.413 Inspecciones y pruebas del transpondedor ATC

a) Ninguna persona puede usar un transpondedor ATC que cumpla con lo especificado en la subsección s 91.215 (a) y RAD 121 y 135, a menos, que dentro de los veinticuatro (24) meses calendarios precedentes, el transpondedor ATC haya sido probado, inspeccionado y se haya determinado que cumple con el RAD 43, Apéndice "F"; y

91.414 Reservado

91.417 Registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad

a) Excepto para trabajos ejecutados de acuerdo con las subsecciones 91.411 y 91.413 de esta sección, cada operador debe conservar los siguientes registros por los períodos especificados en el párrafo (b) de esta subsección:

2) Registros que contengan la siguiente información:

ii) estado actualizado de las partes con vida limitada para cada estructura, motor, hélice, rotor y componente;

91.419 Transferencia de registros de mantenimiento de aeronavegabilidad

a) Todo operador que venda una aeronave matriculada en la República Dominicana, motor o hélice, deberá transferir al comprador al momento de su venta, los siguientes registros de esa aeronave, motor o hélice en lenguaje corriente, o en forma codificada a elección del comprador, si la forma codificada ayuda a la preservación y recuperación de la información de manera aceptable para el IDAC. Los siguientes registros: Los registros especificados en la subsección 91.417 (a)(2);

1) Los especificados en la subsección 91.417 (a)(1) que no están incluidos en los registros mencionados en el párrafo (a) de esta subsección, excepto que el comprador puede permitir al vendedor conservar en custodia física tales registros. De todas maneras, la custodia de los registros por el vendedor no exime al comprador de su responsabilidad bajo la subsección 91.417 (c) de tener los registros disponibles para ser inspeccionados por el IDAC o por la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA).



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

b) Eliminado

c) Eliminado

91.423 Reservado

91.425 Reservado

91.427 Reservado

91.429 Reservado

Sección “F” – Aviones grandes y turborreactores

91.537 Instalaciones y servicios de vuelo

a) disponibles; y

1) disponibles y se requieran necesariamente durante ese vuelo para la operación segura del avión; y

2) son adecuadas para el tipo de la operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo.

b) El operador, al determinar si son adecuados los servicios e instalaciones disponibles en el aeródromo en el que haya de realizarse una operación, debe evaluar el nivel de riesgo de seguridad operacional asociado con el tipo de aeronave y la naturaleza de las operaciones en relación con la disponibilidad de servicios de salvamento y extinción de incendios (RFFS).

Sección “G” – Equipo adicional y requisitos de operación para aeronaves grandes y de la categoría de transporte y aviación corporativa

91.610 Gestión de la seguridad operacional

b) Para la implantación de su SMS, el operador debe utilizar como guía el RAD 110.

91.620 Manual de control de mantenimiento (MCM)

a) El operador de aeronaves con masa certificada de despegue de más de 12 500 lb (5 700 kg) o aviones equipados con uno o más motores turborreactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice “R”.

b) El MCM debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

c) El MCM y cualquier enmienda al mismo, debe observar en su diseño los principios de factores humanos.

91.687 Sistema anticolidión de a bordo (ACAS)

- a) Eliminado
- b) Eliminado

Apéndice “D” – Registradores de vuelo

b) Requisitos generales.

9) El fabricante del sistema registrador de vuelo debe proporcionar a la autoridad certificadora competente la siguiente información relativa a los sistemas registradores de vuelo:

iv) Información detallada para mantener en funcionamiento ininterrumpido el sistema registrador de vuelo.

10) El titular de la aprobación de aeronavegabilidad por el diseño de instalación del sistema registrador de vuelo debe poner la información pertinente sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad a disposición del operador de la aeronave para que la incorpore en el programa de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad indicará en detalle todas las tareas requeridas para mantener en operación ininterrumpida el sistema registrador de vuelo.

Nota 1. *El sistema registrador de vuelo está compuesto por el registrador de vuelo propiamente dicho y cualquier sensor, equipo y software específico que proporcione la información requerida en este apéndice.*

Nota 2. *Las condiciones relacionadas con la operación ininterrumpida del sistema registrador de vuelo se definen en el párrafo (g) del presente apéndice. En el Doc 10104 – Manual de mantenimiento de los sistemas registradores de vuelo (FRSM) de la OACI, se proporciona orientación sobre las tareas de mantenimiento para los sistemas registradores de vuelo.*

g) Inspecciones de los sistemas registradores de vuelo.

6) Calibración del sistema FDR.

i) Para los parámetros con sensores dedicados exclusivamente al sistema FDR y que no se controlan por otros medios se debe hacer una recalibración al intervalo determinado en la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondientes al sistema registrador de vuelo. Si no hubiera esa información, se hará una recalibración por lo menos cada cinco años. La recalibración determinará cualquier discrepancia en las rutinas de conversión a valores técnicos de los parámetros obligatorios y asegurar que los parámetros se están registrando dentro de las tolerancias de calibración.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

ii) Cuando los parámetros de altitud y velocidad aerodinámica provienen de sensores especiales para el sistema FDR se debe efectuar una nueva calibración, al intervalo determinado en la información sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad correspondiente al sistema FDR. Si no hubiera esa información, se hará una recalibración por lo menos cada dos años.

Apéndice “G” – Operaciones en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM): Aviones

b) Sección 2 – Aprobación de aviones

4) Confinamiento del error del sistema altimétrico (ASE): Avión de grupo para el cual la aplicación del certificado de tipo fue realizada en o antes del 9 de abril de 1997. El ASE debe estar confinado de la siguiente manera:

5) Confinamiento del error del sistema altimétrico (ASE): avión de grupo para el cual la aplicación del certificado de tipo fue realizada después del 9 de abril de 1997. El ASE debe estar confinado como sigue:

6) Confinamiento del error del sistema altimétrico (ASE): Avión sin grupo. El ASE debe estar confinado como sigue:

7) Compatibilidad del Sistema anticolidión de a bordo/ Sistema de alerta de tráfico y anticolidión (ACAS / TCAS) con las operaciones RVSM. Todas las unidades ACAS deben vigilar la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS debe dejar de suponer cumplimiento y, en lugar de ello, suponer la velocidad vertical observada. A menos que el Director General lo autorice de otra manera, toda aeronave que opera en espacio aéreo de RVSM deberá estar equipada con ACAS II que cumpla con las especificaciones RTCA/DO-185B o EUROCAE/ED-143 (Versión 7.1) o una versión posterior.

Nota. El TCAS Versión 6.04A y TCAS Versión 7.0 no cumplen con el requisito del párrafo (b) (7) de este apéndice.

8) Eliminado.

c) Sección 3 – Autorización del operador

1) Eliminado.

ii) Para un solicitante que opera según el RAD 91, sección “F” o los RAD 121 o 135, requisitos de instrucción inicial y periódica para pilotos y el personal involucrado.



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

iii) Políticas y procedimientos: Políticas y procedimientos RVSM que le permitan conducir operaciones RVSM con seguridad.

2) Un operador que solicita una autorización para operar dentro de un espacio aéreo RVSM debe aplicar de la forma y manera establecida por el IDAC. La solicitud debe incluir lo siguiente:

ii) cada piloto y persona involucrada tiene conocimiento adecuado de los requisitos, políticas y procedimientos RVSM, según sea aplicable.

d) Sección 4 – Requisitos de monitoreo

5) El monitoreo previo a la emisión de una aprobación RVSM no es un requisito. El monitoreo de los aviones, previo a la emisión de una aprobación RVSM, no constituye un requisito para la emisión de dicha aprobación, sin embargo los aviones deben ser monitoreados lo antes posible, pero a más tardar seis (6) meses después de la emisión de la aprobación operacional RVSM o a más tardar seis (6) meses después del inicio de las operaciones RVSM en la región CAR/SAM lo que ocurra último;

6) Grupos de aviones incluidos en la tabla de requisitos mínimos de monitoreo (MMR). Se realizará el monitoreo para cada grupo de aviones de acuerdo con la tabla de requisitos mínimos de monitoreo publicada por CARSAMMA.

7) Grupos de aviones no incluidos en la tabla de requisitos mínimos de monitoreo (MMR). Se debe contactar con la CARSAMMA para aclaraciones sobre cualquier grupo de aviones no incluido en la tabla de requisitos mínimos de monitoreo publicada por CARSAMMA, o para aclarar si existen otros requisitos.

e) Reservado

f) Reservado

g) Sección 5 - Notificación de errores de mantenimiento de altitud

Todo operador debe reportar al IDAC cada circunstancia en el que el avión del operador haya presentado las siguientes desviaciones en el mantenimiento de la altitud:

1) error vertical total (TVE) de 300 pies o más;

2) error del sistema altimétrico (ASE) de 245 pies o más; o

1) desviación respecto a la altitud asignada (AAD) de 300 pies o más.

h) Sección 6– Retiro o enmienda de la aprobación



QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

- 1) cometer uno o más errores de mantenimiento de altitud en el espacio aéreo RVSM;
- 2) no responder de manera oportuna y efectiva a fin de identificar y corregir un error de mantenimiento de altitud; o
- 3) no reportar un error de mantenimiento de altitud.

Apéndice O – Reservado.

b) Cuando las operaciones que se realizarán requieran una aprobación específica, es necesario llevar a bordo una copia del documento o los documentos, conforme al Párrafo 91.25 (a) (12).

Figura Q-1 - Planilla de aprobación específica



INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN DE NORMAS DE VUELO

REPÚBLICA DOMINICANA
INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN DE NORMAS DE VUELO

APROBACIÓN ESPECÍFICA
FORMULARIO

(Sujeta a las condiciones aprobadas en el Manual de Operaciones)
(Adjunto a las solicitudes aprobadas en los Aprobados Normales)

INFORMACIÓN DE CONTACTO DEL INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL SOLICITANTE DE LA OPERACIÓN Y PERSONA DE CONTACTO			
Teléfono: (Número)	Teléfono: (Número)	Correo electrónico: (E-mail)	
Firma: (Firma)	Firma: (Firma)		
SOLICITANTE PROPIETARIO AVIACIÓN			
Número: (Número)	Dirección: (Dirección)		
Teléfono: (Número)	Firma: (Firma)	Correo electrónico: (E-mail)	

Modelo de formato a llenar de manera de aplicación
(Modelo de formato a llenar de manera de aplicación)

APROBACIONES ESPECÍFICAS (SOLICITANTE DE LA OPERACIÓN)	SI	NO	DESCRIPCIONES (DESCRIPCIONES)	COMENTARIOS (COMENTARIOS)
Operaciones en las instalaciones de aviación civil	☐	☐	CAT: RTE: DH:	
Operaciones en aviación civil	☐	☐	RTE:	
Operaciones en aviación civil	☐	☐		
R33M	☐	☐		
EDTO	☐	☐	Firma de aprobación: Fecha:	
EDTO	☐	☐	Firma de aprobación: Fecha:	
Operaciones de aviación civil	☐	☐		
EDTO	☐	☐		
Operaciones de aviación civil	☐	☐		

[Handwritten signature]



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

- (1) El nombre y la información de contacto de la autoridad de aviación civil, incluido el código telefónico del país y el correo electrónico de haberlo.*
- (2) Fecha de expedición de la aprobación específica (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad.*
- (3) Nombre y domicilio del propietario o explotador.*
- (4) Insértese la marca, modelo y serie de la aeronave, o la serie maestra si se le designó. La taxonomía CAST/OACI está disponible en: <http://www.intlaviationstandards.org/>.*
- (5) Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación específica (con los criterios pertinentes).*
- (6) Insértese la categoría de la operación de aproximación de precisión que corresponda (CAT II o III). Insértese el RVR mínimo en metros y la altura de decisión en pies. Se utiliza una línea por categoría de aproximación enumerada.*
- (7) Insértese el RVR mínimo de despegue aprobada en metros, o la visibilidad horizontal equivalente, si no se usa el RVR. Se puede utilizar una línea por aprobación si se otorgan aprobaciones diferentes.*
- (8) Lista de las capacidades de a bordo (por ejemplo, aterrizaje automático, HUD, EVS, SVS, CVS) y créditos operacionales conexos otorgados.*
- (9) Navegación basada en la performance (PBN): se utiliza una línea para cada aprobación de las especificaciones de navegación AR para PBN (p. ej., RNP AR APCH), con las limitaciones pertinentes enumeradas en la columna "Descripción".*
- (10) Lista de las funciones EFB que se utilizan para la operación segura de las aeronaves y cualquier limitación aplicables.*
- (11) Aquí pueden anotarse otras aprobaciones específicas o datos utilizando una línea (o un bloque de varias líneas) por aprobación (p. ej., aprobación específica para operaciones de aproximación).*

Apéndice T - Manual de operaciones

s) uso de sistemas de aterrizaje automático, un HUD o visualizadores equivalentes EVS, SVS o CVS, si corresponde;

Apéndice V – Reservado



Instituto Dominicano de Aviación Civil

RESOLUCIÓN NÚM. 028/2023.

QUE ENMIENDA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 91), REGLAS GENERALES DE OPERACIÓN Y VUELO.

SEGUNDO: ORDENAR, a la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA), que proceda a realizar la inserción de las enmiendas y modificaciones dispuestas en la presente Resolución, en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 91), Reglas Generales de Operación y Vuelo.

TERCERO: DISPONER, que la presente Resolución entre en vigencia y sea de efectivo cumplimiento luego de que la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves inserte las enmiendas y modificaciones dispuestas mediante la misma en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 91), Reglas Generales de Operación y Vuelo, y se realice su publicación en la página web del IDAC, <https://www.idac.gob.do>, y su posterior remisión al Proceso SIG-001, "Información Documentada", del Sistema Integrado Automatizado de Gestión Aeronáutica (SIAGA).

CUARTO: INSTRUIR, a la Dirección Legal para que proceda a comunicar la presente Resolución a las direcciones de áreas correspondientes de este Instituto.

DADA, FIRMADA Y SELLADA, en la ciudad de Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los treinta (30) días del mes de agosto del año dos mil veintitrés (2023).

Héctor Porcella
Director General Interino



HP/BFC
ma/prv/rmm