



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

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. 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, página web <http://www.idac.gob.do>, debidamente representado por su Director General, señor **Igor David Rodríguez Durán**.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que la República Dominicana, en su calidad de Estado Contratante de la Organización de Aviación Civil Internacional (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 TERCERO: Que según establece la referida Ley 491-06, en su Artículo 23, el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) *“...será responsable de ejercer las funciones que le son otorgadas por la presente ley, así como de la efectiva aplicación de los reglamentos, órdenes, normas y reglas que sean de su competencia”*. www

CONSIDERANDO CUARTO: Que el Artículo 26, literales d), g) y h) de la precitada Ley, establece que 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 OACP”; “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 QUINTO: Que los Artículos 34 y 39 literal b) de la misma Ley, disponen que el Director General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la referida ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil; tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución, y considerará como de interés público *“la reglamentación de la Aviación Civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible”*.

CONSIDERANDO SEXTO: Que a los mismos efectos, el artículo 50 de la citada Ley, dispone que *“... todas las órdenes, reglas y reglamentos dictados por el 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”*.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que conforme lo dispone el Artículo 112 de dicha Ley, *“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;...para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil”*.

CONSIDERANDO OCTAVO: Que conforme las necesidades de actualización de los documentos técnicos normativos del ámbito de la aviación civil nacional, se hace necesario actualizar el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1) Definiciones y Abreviaturas, a los fines de adecuarlo a las modificaciones realizadas a la Ley 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, a través de la Ley 17-24; y a las enmiendas realizadas por la OACI a los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago 1944).

VISTA: La Constitución de la República Dominicana, del 27 de octubre de 2024.

VISTO: El Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago de 1944.

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

VISTA: La Ley Núm. 17-24 que introduce modificaciones a la Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, G. O. No. 11151 del 6 de junio de 2024.

VISTA: La Ley Núm. 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. G. O. No. 10628 del 22 de julio de 2011.

VISTOS: La Ley Núm. 200-04, General de Libre Acceso a la Información Pública, de fecha 13 de abril del 2004; y el Decreto. Núm. 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. Núm. 10722, del 8 de agosto de 2013.

VISTOS: Los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago 1944).

VISTO: El Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 22) Reglas para el Desarrollo, Aprobación y Enmienda de los RAD, Manuales y otros Documentos Técnicos, de fecha 6 de marzo de 2024.

VISTA: La Resolución Núm. 021-2024, de fecha 14 de marzo de 2024, que aprueba la séptima enmienda al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1) Definiciones y Abreviaturas.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

VISTO: El oficio DRRRA/440/2024, de fecha 18 de diciembre de 2024, de la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA), donde se remite el expediente de Propuesta de Desarrollo o Enmienda (PDE) No. 8 al Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1), Definiciones y Abreviaturas, indicando dicho oficio, que esta enmienda se sustenta en las enmiendas realizadas por la OACI a los Anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional. La propuesta de modificación estuvo publicada para consulta a los interesados por un periodo mínimo de 30 días, desde el 13 de noviembre de 2024 hasta el 13 de diciembre de 2024.

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: Se **ENMIENDA** el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1) Definiciones y Abreviaturas, para **MODIFICAR** y **AGREGAR** algunas definiciones en la **Sección 1.1 – Definiciones Generales**, y algunas abreviaturas en la **Sección 1.2 – Abreviaturas y Símbolos**; para que en lo adelante exprese lo siguiente:

1.1 Definiciones Generales

ACMI: Son contratos de arrendamientos húmedos o con tripulación, en los cuales el arrendador entrega al operador aéreo dominicano, además del uso y posesión de la aeronave, la tripulación, el mantenimiento y el seguro. fww

Actos de Interferencia ilícita: Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo, es decir:

- 1) apoderamiento ilícito de aeronaves en vuelo
- 2) apoderamiento ilícito de aeronaves en tierra;
- 3) toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos;
- 4) intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica;
- 5) introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos o sustancias peligrosos con fines criminales;
- 6) comunicación de información falsa que compromete la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil;



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

7) acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.

Actuación humana. Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

Acuerdo de nivel de servicio (SLA). Acuerdo entre el proveedor de servicios de enlace C2 y el operador aéreo del RPAS que regula las condiciones de seguridad operacional, actuación, zona de servicio y protección del suministro de enlace C2 que requieren las operaciones que prevé realizar el operador.

Aeronave. Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la Tierra.

Nota: — Cuando se emplea la palabra aeronave, esta incluye a las aeronaves pilotadas a distancia

† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026

Aeronave autónoma: Aeronave no tripulada que no permite la intervención del piloto en la gestión del vuelo.

Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH). Altitud o altura especificada en una operación de aproximación por instrumentos 2D o en una operación de aproximación en circuito, por debajo de la cual no debe efectuarse el descenso sin la referencia visual requerida.

Nota 1.— Para la altitud mínima de descenso (MDA) se toma como referencia el nivel medio del mar y para la altura mínima de descenso (MDH), la elevación del aeródromo o la elevación del umbral, si éste estuviera a más de 2 m (7 ft) por debajo de la elevación de aeródromo. Para la altura mínima de descenso en aproximaciones en circuito se toma como referencia la elevación del aeródromo.

LWNW

Nota 2.— 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 la aproximación en circuito, la referencia visual requerida es el entorno de la pista.

Nota 3.— Cuando se utilicen estas dos expresiones, pueden citarse convenientemente como “altitud/altura mínima de descenso” y abreviarse en la forma “MDA/H”

Amenaza. Sucesos o errores que está fuera del control de un miembro del personal de operaciones aumentan la complejidad de la operación y deben manejarse para mantener los márgenes de seguridad operacional.

Nota.— Véase el capítulo 1 del Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional para obtener una definición del personal de operaciones.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Aprobación específica. Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales.

Nota.— Los términos autorización, aprobación específica, aprobación y aceptación se describen en más detalle en el adjunto D del anexo 6 parte I y III.

Aprobado: Aceptado por un Estado contratante, por ser idóneo para un fin determinado.

Autorización del control de tránsito aéreo: Autorización para que una aeronave proceda en condiciones especificadas por una dependencia de Control de Tránsito Aéreo.

Nota 1.— Por razones de comodidad, la expresión “autorización del control de tránsito aéreo” suele utilizarse en la forma abreviada de “autorización” cuando el contexto lo permite.

Nota 2.— La forma abreviada “autorización” puede ir seguida de las palabras “de rodaje”, “de despegue”, “de salida”, “en ruta”, “de aproximación” o “de aterrizaje”, para indicar la parte concreta del vuelo a que se refiere.

Calidad del servicio requerido (QoSR).† Declaración de los requisitos de QoS del explotador al C2CSP.

Nota.— La QoSR puede expresarse en términos descriptivos (criterios) enumerados en orden prioritario, con los valores de performance preferidos para cada criterio. El C2CSP seguidamente traduce estos criterios en parámetros y mediciones pertinentes para el servicio

† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Certificado de operador aéreo de RPAS (ROC). Certificado por el que se autoriza a un operador a realizar determinadas operaciones de RPAS

lwnw

Certificado de tipo.† Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.

Nota.— Algunos Estados contratantes expiden un documento equivalente a un certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

Certificado de tipo.†† Documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado.

Nota 1. Algunos Estados contratantes expiden un documento equivalente a un certificado de tipo para un tipo de motor o hélice.

Nota 2. Puede expedirse un documento equivalente al certificado de tipo para un tipo de estación de pilotaje a distancia.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

A partir del 26 de noviembre de 2026, esta nota pasa a ser la Nota 1.

Combustible crítico para EDTO. Cantidad de combustible suficiente para volar hasta un aeródromo de alternativa en ruta teniendo en cuenta, en el punto más crítico de la ruta, la falla del sistema que sea más limitante.

Nota.— En el Manual de operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO) (Doc 10085) se proporciona orientación sobre los escenarios de combustible crítico para EDTO.

Competencia. Dimensión de la actuación humana que se utiliza para predecir de manera fiable un buen desempeño en el trabajo. Una competencia se manifiesta y se observa mediante comportamientos que movilizan los conocimientos, habilidades y actitudes pertinentes para llevar a cabo actividades o tareas bajo condiciones especificadas.

Componente con vida útil limitada: Componente de aeronave para el cual se especifica un límite obligatorio de reemplazo en el diseño de tipo (en horas, ciclos o tiempo transcurrido), la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad o las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se deben dejar esas piezas permanentemente fuera de uso en el momento en que se alcance ese límite o antes de ese momento.

Componente de aeronave. † Todo equipo, instrumento, incluyendo motor, y hélice, o parte de una aeronave para una reparación o modificación.

Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor, hélice y estación de pilotaje a distancia, o parte de una aeronave para una reparación o modificación.

Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Condiciones de utilización previstas: Las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan a la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

- a) las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y
- b) las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Condiciones de utilización previstas: Las condiciones conocidas por la experiencia obtenida o que de un modo razonable puede preverse que se produzcan durante la vida de servicio de la aeronave y la estación de pilotaje a distancia, teniendo en cuenta la utilización para la cual la aeronave o la estación de pilotaje a distancia se ha declarado elegible. Estas condiciones se refieren al estado meteorológico de la atmósfera, a la configuración del terreno, al funcionamiento de la aeronave y la estación de pilotaje a distancia, a la eficiencia del personal y a todos los demás factores que afectan a la seguridad de vuelo. Las condiciones de utilización previstas no incluyen:

- a) las condiciones extremas que pueden evitarse de un modo efectivo por medio de procedimientos de utilización; y
- b) las condiciones extremas que se presentan con tan poca frecuencia, que exigir el cumplimiento de las normas en tales condiciones equivaldría a un nivel más elevado de aeronavegabilidad que el que la experiencia ha demostrado necesario y factible.

Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC). Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia desde las nubes y techo de nubes, inferiores a los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual.

Nota.— Los mínimos especificados para las condiciones meteorológicas de vuelo visual figuran en el Anexo 2, capítulo 4

Conformidad de mantenimiento (Aprobación para retorno al servicio): Documento por el que se certifica que los trabajos de mantenimiento a los que se refiere han sido concluidos de manera satisfactoria, de conformidad con los requisitos adecuados de aeronavegabilidad.

Contrato húmedo o con tripulación es aquel mediante el cual una persona en su calidad de arrendador otorga el derecho exclusivo de posesión y uso de una aeronave determinada a otra persona en calidad de arrendatario, por un período de tiempo específico o un número determinado de vuelos o distancia a recorrer, con al menos un tripulante.

Los contratos de arrendamientos húmedos o con tripulación, en los cuales el arrendador entregue al operador aéreo dominicano, además del uso y posesión de la Aeronave, la Tripulación, el Mantenimiento y el Seguro (ACMI, por sus siglas en inglés).

Contrato seco o sin tripulación es aquel mediante el cual una persona, en calidad de arrendador, otorga el derecho exclusivo de posesión y uso de una aeronave determinada a otra persona en calidad de arrendatario por un tiempo específico, número específico de vuelos horas de vuelos o distancia a recorrer.

Nota: En los contratos de arrendamientos secos o sin tripulación, el control operacional de la aeronave pasará al operador aéreo dominicano, salvo que haya un acuerdo en contrario, de conformidad al artículo 78 de la ley 491-06.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Datos de mantenimiento: Cualquier dato aprobado o aceptado por el IDAC o por la Autoridad de Aviación Civil (AAC) del Estado de matrícula necesario para asegurar que la aeronave o componente de aeronave pueda ser mantenida en una condición tal que garantice la aeronavegabilidad de la aeronave, o la operación apropiada del equipo de emergencia u operacional.

Datos de mantenimiento aceptables: Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por el IDAC o la AAC del Estado de matrícula y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los manuales de mantenimiento, el manual de la OMA RAD 145, y las circulares de asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.

Datos de mantenimiento aprobados: Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por el IDAC o por la AAC del Estado de matrícula. Las especificaciones de los certificados de tipo y de los certificados de tipo suplementarios, directrices de aeronavegabilidad y los manuales de la organización que posee el certificado de tipo cuando sea específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.

Directivo responsable: significa la persona designada por la Organización de Mantenimiento Aprobada, que es responsable de éste y quien, independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendición de cuentas en nombre de la organización y que tiene la autoridad de todas las operaciones del taller que son conducidas bajo este RAD para asegurar que todo el mantenimiento requerido por el cliente puede ser financiado y realizado de acuerdo con las normas requeridas por el IDAC, incluyendo asegurarse de que el personal del organismo siga las regulaciones y de servir como el contacto principal con el IDAC.

Diseño de tipo.† El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026

Diseño de tipo.†† El conjunto de datos e información necesarios para definir un tipo de aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice para fines de determinación de la aeronavegabilidad.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026

Dispositivo: Instrumentos, equipos, aparatos, partes, aditamentos o accesorios de cualquier tipo que se usan, pueden usarse o están destinados a usarse en la navegación, la operación o el control de una aeronave en vuelo (incluidos los paracaídas, equipo de comunicación y cualquier otro mecanismo instalado en la aeronave o sujeto a esta durante el vuelo) y que no forman parte de la aeronave ni de los productos aeronáuticos.

Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD): (Anexo 1) Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

a) **Simulador de Vuelo**, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave o una representación exacta del sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS), hasta el punto de que simula con fidelidad las funciones de los mandos de las instalaciones y



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo, y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

b) Entrenador para Procedimientos de Vuelo, que produce con fidelidad un entorno del puesto de pilotaje o un entorno de RPAS, y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

c) Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados, y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo o el entorno de RPAS en condiciones de vuelo por instrumentos.

Nota.— En el caso de RPAS, la RPS equivale al “puesto de pilotaje” y puede no ser específica del tipo de RPA utilizada. (Anexo 6 Parte 4)

Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo: (Anexo 6, P1-P4) Cualquiera de los tres tipos de aparatos que a continuación se describen, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:

Simulador de vuelo, que proporciona una representación exacta del puesto de pilotaje de un tipo particular de aeronave, hasta el punto de que simula con fidelidad las funciones de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, el entorno normal de los miembros/integrantes de la tripulación de vuelo y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.

Entrenador para procedimientos de vuelo, que produce con toda fidelidad el medioambiente del puesto de pilotaje y que simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos de las instalaciones y sistemas mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc. de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.

Entrenador básico de vuelo por instrumentos, que está equipado con los instrumentos apropiados y que simula el entorno del puesto de pilotaje de una aeronave en vuelo en condiciones de vuelo por instrumentos.

Nota.— En el caso de RPAS, la RPS equivale al “puesto de pilotaje” y puede no ser específica del tipo de RPA utilizada. (Anexo 6 Parte 4)

Enlace (C2):† Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Enlace de mando y control (C2). †† Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

†† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Espacio aéreo navegable: El espacio aéreo sobre las altitudes mínimas de vuelo prescritas por los reglamentos dictados bajo esta ley y que incluye el espacio aéreo requerido para resguardar la seguridad en el despegue y aterrizaje de la aeronave.

Espacio aéreo controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita servicio de control de tránsito aéreo de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Nota.— Espacio aéreo controlado es una expresión genérica que abarca las clases A, B, C, D y E del espacio aéreo ATS, descritas en el RAD 11, subsección 11.13.

Espacio aéreo segregado: Espacio aéreo de dimensiones específicas asignado para uso exclusivo de un usuario o usuarios.

Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de operadores aéreos y sujetos a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.

Nota.— En el caso de RPAS, estas especificaciones están asociadas con el certificado de operador aéreo de RPAS.

Estación de pilotaje a distancia (RPS). El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

Estado de diseño de la modificación. Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice.

Estado de enlace C2 perdido: Estado del RPAS en el que la performance del enlace C2 se ha deteriorado como resultado de una interrupción del enlace C2 que tiene una duración mayor a la del tiempo de decisión de la pérdida del enlace C2 a un punto tal que ya no es suficiente para permitir que el piloto a distancia dirija activamente el vuelo de manera operacionalmente segura y oportuna.

Estado de fabricación. † Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélice.

† Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.

Estado de fabricación. †† Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor o hélice*.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Nota 1.— En el caso de la matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

figura en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).

Nota 2.— En el caso de RPAS, se refiere al Estado en el cual está matriculada la RPA

Estado del aeródromo. Estado en cuyo territorio está situado el aeródromo.

Nota 1.— Estado del aeródromo comprende helipuertos y lugares de aterrizaje.

Nota 2.— En el caso de RPAS, el aeródromo puede ser un aeropuerto, helipuerto o lugar de aterrizaje sobre el que tiene jurisdicción el Estado.

Estado del establecimiento principal de un explotador de la aviación general. El Estado en el que el explotador de una aeronave de aviación general tiene su oficina principal o, de no haber tal oficina, su residencia permanente.

Nota.— El Manual sobre la aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 10059) contiene orientación sobre las opciones para el establecimiento principal de un explotador de la aviación general.

Estado del proveedor de servicios de RPS. Estado en el que está ubicada la oficina principal del proveedor de servicios de RPS

Estado nominal de enlace C2: †† Estado del RPAS en el cual la performance del enlace C2 es suficiente para permitir al piloto controlar activamente el vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Error. Acción u omisión de la persona encargada de la operación, que da lugar a desviaciones de las intenciones o expectativas de la organización o de la persona encargada de la operación.

Nota.— Véase el capítulo 1 del Anexo 19 — Gestión de la seguridad operacional para obtener una definición del personal de operaciones

Exención (léase: desviación/dispensa): Es el privilegio temporal que otorga el IDAC a una persona u organización, en circunstancias excepcionales, liberándola de la obligación legal que tiene para el cumplimiento de un reglamento o parte de él, según las circunstancias y con sujeción a las condiciones especificadas en la exención.

Helicóptero. Aerodino que se mantiene en vuelo principalmente en virtud de la reacción del aire sobre uno o más rotores propulsados por motor que giran alrededor de ejes verticales o casi verticales.

Nota.— Algunos Estados emplean el término “giroavión” como alternativa de “helicóptero”

Helipuerto. Aeródromo o área definida sobre una estructura artificial destinada a ser utilizada, total o parcialmente, para la llegada, la salida o el movimiento de superficie de los helicópteros.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Nota 1.—En toda esta Parte, cuando se emplea el término “helipuerto” se entiende que el término también se aplica a los aeródromos destinados a ser usados primordialmente por aviones.

Nota 2.—Los helicópteros pueden efectuar operaciones hacia y a partir de áreas que no sean helipuertos

Información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE). Información necesaria para la planificación, coordinación y notificación de vuelos, intercambiada en un formato normalizado entre integrantes de la comunidad ATM, incluso quienes intervienen en las operaciones de vuelo y de aeródromo.

Servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE). Conjunto de servicios establecidos a fin de facilitar el intercambio de FF-ICE, una evaluación precisa de las demandas, una planificación adecuada de los recursos y una optimización de la planificación y ejecución de los vuelos.

Dependencia de servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE). Dependencia designada por la autoridad ATS competente para la prestación de servicios FF-ICE.

Nota.— La autoridad ATS competente podrá designar una dependencia existente, como una dependencia de servicios de tránsito aéreo o una dependencia local o regional de gestión de afluencia del tránsito aéreo, como dependencia de servicios FF-ICE.

Incidente grave. Todo incidente relacionado con la utilización de una aeronave en el que las circunstancias indican que hubo una alta probabilidad de que se produjera un accidente y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave con la intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y se apaga su sistema de propulsión principal.

Nota 1.— La diferencia entre un accidente y un incidente grave radica únicamente en el resultado.

Nota 2.— En el adjunto C del Anexo 13 se encuentran ejemplos de incidentes graves.

Índice de clasificación de aeronaves (ACR). Cifra que indica el efecto relativo de una aeronave sobre un pavimento, para determinada categoría normalizada del terreno de fundación.

Índice de clasificación de pavimentos (PCR). Cifra que indica la resistencia de un pavimento para utilizarlo sin restricciones.

Inspección: Acto de examinar una aeronave o componente de aeronave para establecer la conformidad con un dato de mantenimiento.

Inspección anual: Inspección completa de la aeronave y sus registros que debe contemplar como mínimo los ítems del Apéndice “D” del RAD 43, o los definidos por el organismo de diseño para una inspección anual, y:

- a) La documentación completa de acuerdo con lo establecido en el RAD 91;



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

- b) Que esté de acuerdo con el certificado de tipo;
- c) Que las modificaciones y reparaciones mayores hayan sido aprobadas por el IDAC o por la AAC del Estado de matrícula;
- d) El registro de cumplimiento de las directrices de aeronavegabilidad, aplicables; y
- e) Los registros de todas las tareas de mantenimiento realizadas.

Inspección de prevuelo. Inspección realizada antes del vuelo para verificar que la aeronave está apta para el vuelo que se intenta realizar. No incluye una rectificación de defecto.

Nota. La inspección de prevuelo es realizada antes del primer vuelo del día.

Inspección en proceso de control de calidad. Inspección que garantiza un nivel adecuado de seguridad de un cambio de componente de aeronave, una reparación, una modificación y acciones correctivas de mantenimiento necesarias para solucionar las no conformidades derivadas de las tareas de mantenimiento de verificación de la condición de la aeronave o componente de aeronave. Estas inspecciones no deben ser confundidas con los ítems de inspección requerida (RII), los cuales son definidos por el operador aéreo.

Instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (ICA, Instructions for Continuing Airworthiness): Conjunto de datos descriptivos, planificación de mantenimiento e instrucciones para el cumplimiento elaborados por un titular de aprobación de diseño de acuerdo con la base de la certificación para el producto aeronáutico. Las ICA brindan a los operadores la información necesaria para elaborar su propio programa de mantenimiento y permiten a los organismos de mantenimiento establecer las instrucciones de cumplimiento.

Integrante de la tripulación a distancia. Persona a la que un explotador asigna obligaciones relacionadas con la operación de un sistema de aeronave pilotada a distancia durante un período de servicio de vuelo.

Integrante de la tripulación de vuelo a distancia. Persona integrante de la tripulación de vuelo titular de una licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de un sistema de aeronave pilotada a distancia durante un período de servicio de vuelo.

Lista de capacidades. Documento emitido por la OMA el cual es aprobado de acuerdo con los procedimientos aceptados por el IDAC en el Manual de la organización de mantenimiento (MOM). La lista de capacidades permite la gestión dinámica de los detalles de las habilitaciones para componentes, excepto motores, hélices y servicios especializados, que fueron aprobadas a la OMA. La lista de capacidades es considerada parte de la lista de capacidad aprobada por el IDAC o por el Estado de matrícula.

Lista de cumplimiento. Documento que lista las subsecciones de los RAD aplicables, con una breve explicación de la forma de cumplimiento (o con referencias a manuales/documentos donde está la explicación), y que sirve para garantizar que todos los requerimientos regulatorios aplicables son tratados durante el proceso de certificación.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Lista de equipo mínimo (MEL). Lista del equipo que basta para el funcionamiento de una aeronave, a reserva de determinadas condiciones, cuando parte del equipo no funciona, y que ha sido preparada por el explotador de conformidad con la MMEL establecida para el tipo de aeronave, o de conformidad con criterios más restrictivos.

Nota.— En el caso de RPAS, comprende el equipo que no funciona del RPAS, no solo de la RPA

Manejo de amenazas. Proceso de detección de amenazas y respuesta a ellas con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la probabilidad de errores o estados no deseados.

Nota.— Véanse el Capítulo 6 de la Parte II, Sección I de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868) y la Circular 314 — Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo para obtener una descripción de estados no deseados.

Manejo de errores. Proceso de detección de errores y respuesta a ellos con contramedidas que reduzcan o eliminen sus consecuencias y disminuyan la probabilidad de más errores o estados no deseados.

Nota.— Véanse el Capítulo 6 de la Parte II, Sección I de los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — Instrucción (PANS-TRG, Doc. 9868) y la Circular 314 — Manejo de amenazas y errores (TEM) en el control de tránsito aéreo para obtener una descripción de estados no deseados.

Mantenimiento.† Realización de las tareas requeridas de en una aeronave, motor, hélice o pieza conexas para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o pieza conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

Mantenimiento.†† Realización de las tareas requeridas en una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, estación de pilotaje a distancia, motor, hélice o pieza conexas incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.

†† Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.

Mantenimiento de base. Todo mantenimiento que no es mantenimiento de línea.

Mantenimiento de línea: Todo mantenimiento que asegure la condición de aeronavegabilidad, de la aeronave, que no requieren equipos, procedimientos, ni instalaciones especializadas o complejas.

Manual de control de mantenimiento del operador aéreo: Documento que describe los procedimientos del Operador Aéreo para garantizar que todo mantenimiento, programado o no, se realiza en las aeronaves del operador aéreo a su debido tiempo y de manera controlada y satisfactoria.

Nota.— En el caso de RPAS, comprende todas las piezas y componentes del RPAS, no solo la RPA

Manual de operación de la aeronave (AOM). Manual, aceptable para el Estado del explotador, que contiene los procedimientos de utilización de la aeronave en situación normal, anormal y de emergencia,



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

listas de verificación, limitaciones, información sobre la performance, detalles de los sistemas de aeronave y otros textos pertinentes a las operaciones de las aeronaves.

Nota 1.— El manual de operación de la aeronave es parte del manual de operaciones.

Nota 2.— En el caso de RPAS, comprende la información relacionada con todo el sistema, incluida la RPS.

Manual de operaciones del sistema de aeronave pilotada a distancia: Manual, aceptable para el Estado del operador, que contiene procedimientos normales, anormales y de emergencia, listas de verificación, limitaciones, información sobre performance, detalles de la RPA y cada modelo de RPS conexo, así como otros textos pertinentes a la operación del sistema de aeronave pilotada a distancia.

Nota. El manual de operaciones del sistema de aeronave pilotada a distancia es parte del manual de operaciones.

Manual de vuelo. Manual relacionado con el certificado de aeronavegabilidad, que contiene las limitaciones dentro de las cuales la aeronave debe considerarse aeronavegable, así como las instrucciones e información que necesitan los integrantes de la tripulación de vuelo para la operación segura de la aeronave.

Nota.— En el caso de RPAS, comprende la información relacionada con todo el sistema, incluida la RPS y los integrantes de la tripulación de vuelo a distancia

Mejores prácticas de la industria. Textos de orientación preparados por un órgano de la industria, para un sector particular de la industria de la aviación, a fin de que se cumplan los requisitos de las normas y métodos recomendados de la Organización de Aviación Civil Internacional, otros requisitos de seguridad operacional de la aviación y las mejores prácticas que se consideren apropiadas.

www

Nota.— Algunos Estados aceptan las mejores prácticas de la industria y hacen mención a ellas al preparar reglamentos para cumplir los requisitos del Anexo, Parte II, y proporcionan sus fuentes o informan cómo obtenerlas.

Mercancías peligrosas. Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad operacional, los bienes o el medioambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas o esté clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Nota.— El transporte internacional de mercancías peligrosas por vía aérea y su clasificación se rigen por las disposiciones del Anexo 18.

Miembro de la Tripulación de Vuelo (léase Integrante de la Tripulación de Vuelo): Miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de servicio de vuelo.

Miembro de la tripulación a distancia: Miembro de la tripulación, encargado de tareas esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia durante un período de servicio de vuelo.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Mínimo de utilización de aeródromo basado en la performance (PBAOM). Mínimo de utilización de aeródromo para una operación determinada de despegue, aproximación o aterrizaje más bajo que el disponible comúnmente cuando se utiliza una aeronave básica.

Nota 1.— El PBAOM se calcula teniendo en consideración las capacidades combinadas de la aeronave y de las instalaciones terrestres disponibles. Pueden encontrarse orientaciones adicionales sobre el PBAOM en el Manual de operaciones todo tiempo (Doc 9365).

Nota 2.- *El PBAOM puede basarse en créditos operacionales.*

Nota 3.- *El PBAOM no se limita a las operaciones PBN.*

Mínimos de utilización de helipuerto. Las limitaciones de uso que tenga un helipuerto para:

- a) El despegue, expresadas en términos de alcance visual en la pista o visibilidad y, de ser necesario, condiciones de nubosidad;
- b) el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos 2D, expresadas en términos de visibilidad o de alcance visual en la pista y altitud/altura mínima de descenso (MDA/H) y, de ser necesario, condiciones de nubosidad; y
- c) el aterrizaje en operaciones de aproximación por instrumentos 3D, expresadas en términos de visibilidad o de alcance visual en la pista y altitud/altura de decisión (DA/H), según corresponda al tipo y/o categoría de la operación.

Modificación: Un cambio del diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice.

Nota. *Una modificación también puede comprender la incorporación de la modificación, que es una tarea de mantenimiento que está sujeta a una conformidad de mantenimiento. En el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) se proporciona más orientación sobre mantenimiento de aeronaves, modificaciones y reparaciones.*

Modificación mayor (importante). Con respecto a un producto aeronáutico para el que se ha expedido un certificado de tipo, cambio en el diseño de tipo que tiene un efecto apreciable, o un efecto que no es insignificante, en los límites de carga y centrado, la resistencia estructural, el funcionamiento de los motores, las características de vuelo, la fiabilidad, las características operacionales y otras características o aspectos que afecten la aeronavegabilidad o las características relativas al medio ambiente de un producto aeronáutico.

Nota. *En República Dominicana se utiliza el término “alteración” en lugar de “modificación”. Para los efectos del RAD 43 los términos “alteración” y “modificación” se utilizan como sinónimos.*

Motores críticos. Todo motor cuya falla produce el efecto más adverso en las características de la aeronave relacionadas con el caso de vuelo de que se trate.

Nota.— *En algunas aeronaves puede haber más de un motor igualmente crítico. En ese caso, la expresión “el motor crítico” significa uno de esos motores críticos*



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Operación autónoma: Una operación durante la cual una aeronave pilotada a distancia vuela sin intervención de piloto en la gestión del vuelo.

Operaciones en Clase de performance 1. Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor crítico, permite al helicóptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, a menos que la falla ocurra antes de alcanzar el punto de decisión para el despegue (TDP) o después de pasar el punto de decisión para el aterrizaje (LDP), casos en que el helicóptero debe poder aterrizar dentro del área de despegue interrumpido o de aterrizaje.

Nota.—En el caso de RPAS, se aplica únicamente a los helicópteros pilotados a distancia.

Operaciones en Clase de performance 2. Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor crítico, permite al helicóptero continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta un área de aterrizaje apropiada, salvo si la falla ocurre al principio de la maniobra de despegue o hacia el final de la maniobra de aterrizaje, casos en que podría ser necesario un aterrizaje forzoso.

Nota.— En el caso de RPAS, se aplica únicamente a los helicópteros pilotados a distancia.

Operaciones en Clase de performance 3 Operaciones con una performance tal que, en caso de falla del motor en cualquier momento durante el vuelo, podría ser necesario un aterrizaje forzoso.

Nota.— En el caso de RPAS, se aplica únicamente a los helicópteros pilotados a distancia.

Operador: La persona, organización o empresa comprometida en, o que ofrece comprometerse con la operación de la aeronave en uso privado o comercial, de nacionales o de extranjeros, directa o indirectamente. Cualquier persona que cause o autorice la operación de la aeronave ya sea con o sin el control, en capacidad de propietario, arrendador o de otro modo, de la aeronave, se considerará comprometida en la operación de la aeronave dentro del significado de la ley 491-06.

Nota.— En el contexto de las aeronaves pilotadas a distancia, una operación de aeronave se refiere a la operación de un RPAS.

Organización de mantenimiento aprobada (OMA). Se refiere a un taller de mantenimiento aeronáutico, aprobado de acuerdo al RAD 145 para realizar el mantenimiento de aeronaves, estaciones de pilotaje a distancia, motores, hélices y componentes de aeronaves.

Organización responsable del diseño de tipo: Organismo titular del certificado de tipo y responsable del diseño del producto aeronáutico y el cumplimiento permanente del diseño de tipo del producto aeronáutico de los requisitos de aeronavegabilidad apropiados impuestos por la autoridad de certificación de tipo. En algunos casos será el titular de un documento equivalente que certifique la aprobación del diseño de tipo por la autoridad de certificación.

Perceptibilidad: Calidad de una aeronave (p. ej., iluminación o diseño de pintura), que le permite ser fácilmente vista o percibida por otros (p. ej., pilotos, ATCO, personal de aeródromo).

Período de descanso. Período continuo y determinado de tiempo que sigue y/o precede al servicio, durante el cual los integrantes de la tripulación de vuelo o de cabina están libres de todo servicio.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Nota.— En el caso de RPAS, se aplica a los integrantes de la tripulación de vuelo a distancia y otros integrantes de la tripulación a distancia.

Período de descanso: Período continuo y determinado de tiempo que sigue y/o precede al servicio, durante el cual los miembros de la tripulación de vuelo o de cabina están libres de todo servicio.

Período de servicio: Período que se inicia cuando el explotador exige que una persona integrante de la tripulación de vuelo o de cabina se presente o comience un servicio y que termina cuando la persona queda libre de todo servicio.

Nota.— En el caso de RPAS, incluye a los integrantes de la tripulación de vuelo a distancia y otros integrantes de la tripulación a distancia.

Período de servicio de vuelo. Período que comienza cuando se requiere que un el integrante de la tripulación de vuelo o de cabina se presente al servicio, en un vuelo o en una serie de vuelos, y termina cuando la aeronave se detiene completamente y los motores se paran al finalizar el último vuelo del cual forma parte como miembro de la tripulación.

Nota.— En el caso de RPAS, incluye a los integrantes de la tripulación de vuelo a distancia

Personal de certificación. Es aquel personal que está autorizado por la OMA, RAD 145, para emitir la conformidad de mantenimiento (aprobación para retorno al servicio) a aeronaves o componentes de aeronave.

Piloto al mando a distancia: Piloto a distancia designado por el operador aéreo para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

www

Piloto de relevo en crucero a distancia: Miembro de la tripulación de vuelo a distancia designado para realizar tareas de piloto a distancia durante el vuelo de crucero para permitir al piloto al mando a distancia el descanso previsto.

Pista contaminada. Una pista está contaminada cuando una parte importante de su superficie (en partes aisladas o continuas de la misma), dentro de la longitud y anchura en uso, está cubierta por una o más de las sustancias enumeradas en la lista de descriptores del estado de la superficie de la pista.

Nota.— En el Anexo 14, Volumen I - Definiciones, se proporciona más información acerca de los descriptores del estado de la superficie de la pista

Plan de vuelo: Información especificada que, respecto a un vuelo o una parte de un vuelo previsto de una aeronave,

Nota 1.— El término “plan de vuelo” puede ir acompañado de los adjetivos “preliminar”, “presentado”, “actualizado” u “operacional” a fin de señalar el contexto y las diferentes etapas de un vuelo.

Nota 2.— Cuando se utilizan las palabras “mensaje de” delante de esta expresión, se refiere al contenido y formato de los datos del plan de vuelo tal como han sido transmitidos.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Plan de vuelo actualizado (CPL). Plan de vuelo que refleja las modificaciones en el plan de vuelo presentado, de haberlas, que resultan de incorporar autorizaciones ATC posteriores.

Plan de vuelo preliminar (PFP). Información relativa a un vuelo presentada por un explotador o un representante designado para planificar un vuelo en colaboración antes de presentar un plan de vuelo.

Plan de vuelo presentado (FPL o eFPL). Último plan de vuelo, presentado por el piloto, un explotador o un representante designado, para ser utilizado por las dependencias ATS.

Nota.— La abreviatura FPL indica un plan de vuelo presentado intercambiado mediante el servicio fijo aeronáutico, mientras que la abreviatura eFPL indica un plan de vuelo presentado intercambiado mediante los servicios FF-ICE. El eFPL permite el intercambio de información adicional que no se incluye en el FPL.

Procedimiento de aproximación por instrumentos (IAP). Serie de maniobras predeterminadas realizadas por referencia a los instrumentos de a bordo, con protección específica contra los obstáculos desde el punto de referencia de aproximación inicial, o, cuando sea el caso, desde el inicio de una ruta definida de llegada hasta un punto a partir del cual sea posible hacer el aterrizaje; y, luego, si no se realiza éste, hasta una posición en la cual se apliquen los criterios de circuito de espera o de margen de franqueamiento de obstáculos en ruta. Los procedimientos de aproximación por instrumentos se clasifican como sigue:

Procedimiento de aproximación que no es de precisión (**NPA**). Procedimiento de aproximación por instrumentos diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 2D de Tipo A.

Nota.— Los procedimientos de aproximación que no son de precisión pueden ejecutarse aplicando la técnica de aproximación final en descenso continuo (CDFA). Las CDFA con guía VNAV de asesoramiento, calculada por el equipo de a bordo se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 3D. Las CDFA con cálculo manual de la velocidad vertical de descenso requerida se consideran operaciones de aproximación por instrumentos 2D. En los PANS-OPS (Doc 8168), Volumen I, Parte II, sección 5, se proporciona más información sobre las CDFA.

Procedimiento de aproximación con guía vertical (**APV**). Procedimiento de aproximación por instrumentos, con navegación basada en la performance (PBN), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A.

Procedimiento de aproximación de precisión (**PA**). Procedimiento de aproximación por instrumentos, basado en sistemas de navegación (ILS, MLS, GLS, y SBAS CAT I), diseñado para operaciones de aproximación por instrumentos 3D de Tipo A o B.

Nota.— Véase 4.2.8.3 del anexo 6 parte 1, la sección 2, capítulo 2.2, 2.2.2.2 del anexo 6 parte 2 o la sección II, capítulo 2, 2.2.8.3 del anexo 6 parte 3, según corresponda, en relación con los tipos de operación de aproximación por instrumentos.

Proveedor de servicios de comunicaciones de enlace C2 (C2CSP). Entidad que suministra una parte o la totalidad del servicio de enlace C2 para una operación de RPAS.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Nota.— Un explotador de RPAS también puede ser su propio C2CSP

Punto definido antes del Aterrizaje (DPBL): Punto dentro de la fase de aproximación y aterrizaje, después del cual no se asegura la capacidad del helicóptero para continuar el vuelo en condiciones de seguridad, con un motor fuera de funcionamiento, pudiendo requerirse un aterrizaje forzoso.

Nota 1. Los puntos definidos se refieren solamente a los helicópteros que operan en Clase de performance 2.

Nota 2. En el caso de los RPAS, los puntos definidos se aplican a los helicópteros pilotados a distancia que operan únicamente en la Clase de performance 2.

Reparación Mayor: Es toda reparación que:

- a) Si es realizada en forma incorrecta, puede afectar el peso, centro de gravedad, resistencia estructural, configuración, operación del motor, características de vuelo u otras cualidades que afecten la aeronavegabilidad o ambientales; o
- b) Se haya incorporado al producto de conformidad con prácticas no normalizadas o que no puedan ejecutarse por medio de operaciones elementales; o
- c) No se puede realizar por medio de operaciones elementales.

Resistente al fuego. La capacidad de soportar la aplicación de calor producido por una llama por un período de 5 minutos.

Nota.— En la ISO 2685 figuran las características de una llama aceptable.

Resumen del acuerdo. Cuando una aeronave opera bajo un acuerdo en virtud del Artículo 83 bis concertado entre el Estado de matrícula y otro Estado, el resumen del acuerdo es un documento que se transmite junto con el acuerdo en virtud del Artículo 83 bis registrado ante el Consejo de la OACI, en el que se especifican de manera sucinta y clara las funciones y obligaciones que el Estado de matrícula transfiere a ese otro Estado.

Nota.— El otro Estado mencionado en la definición previa se refiere al Estado del explotador para las operaciones de transporte aéreo comercial.

Servicio. Cualquier tarea que el explotador exige realizar a los integrantes de la tripulación de vuelo o de cabina, incluido, por ejemplo, el servicio de vuelo, el trabajo administrativo, la instrucción, el viaje para incorporarse a su puesto y el estar de reserva, cuando es probable que dicha tarea induzca a fatiga.

Nota.— En el caso de los RPAS, incluye a los integrantes de la tripulación de vuelo a distancia.

Servicio. Cualquier tarea que el proveedor de servicios de tránsito aéreo exige realizar a un controlador de tránsito aéreo. Estas tareas incluyen las realizadas durante el tiempo en el puesto de trabajo, el trabajo administrativo y la capacitación.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). † Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

† *Aplicable hasta el 25 de noviembre de 2026.*

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). †† Una aeronave pilotada a distancia, su estación o estaciones de pilotaje a distancia, el enlace o enlaces C2 requeridos y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

†† *Aplicable a partir del 26 de noviembre de 2026.*

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces C2 requeridos, y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo. (*Anexo 6, Parte 4*)

Sistema de aterrizaje automático. Sistema de a bordo que proporciona mando automático del avión durante la aproximación y el aterrizaje.

Sistema de terminación de vuelo. Sistema concebido para poner fin al vuelo y reducir al mínimo la posibilidad de que se produzcan lesiones o daños a personas, bienes u otras aeronaves.

Sistema registrador de RPAS (RPAS-RS). Sistema registrador instalado en el sistema de aeronave pilotada a distancia a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes. Los sistemas registradores de RPAS comprenden:

Un sistema registrador de RPA (RPA-RS). Cualquier tipo de sistema registrador instalado en la aeronave pilotada a distancia a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes.

Un sistema registrador de RPS (RPS-RS). Cualquier tipo de sistema registrador instalado en la RPS a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes.

Tiempo de decisión ante la pérdida del enlace C2: Tiempo máximo que se tiene permitido esperar antes de declarar un estado de enlace C2 perdido durante el cual la performance del enlace C2 no es suficiente para permitir al piloto a distancia intervenir activamente en el control del vuelo de forma segura, oportuna y apropiada para el espacio aéreo y las condiciones operacionales.

Tiempo de vuelo – sistemas de aeronaves no tripuladas. Tiempo total transcurrido desde el momento en que se establece un enlace de mando y control (C2) entre la estación de piloto a distancia y la aeronave no tripulada (UA) para fines de despegue o desde el momento en que el piloto a distancia recibe el control después de la transferencia hasta el momento en que el piloto a distancia completa la transferencia o se termina el enlace de C2 entre la UA y el sistema al finalizar el vuelo.

Trazabilidad. Capacidad para seguir la historia, la aplicación o la localización de todo aquello que está bajo consideración, relacionada con el origen de los materiales y las partes; la historia del procesamiento; y la distribución y localización del producto después de su entrega.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

1.2 Abreviaturas y Símbolos

Abreviaturas:

AGL Sobre el nivel del suelo.

AP Aproximación de Precisión

BVLOS Más allá de la visibilidad directa visual.

CPDLC Comunicaciones por Enlace de Datos Controlador/a-Piloto

DPBL Punto definido antes del aterrizaje

PPFM Manual de Planificación de Vuelo y Gestión de Combustible.

MCM Manual de control de mantenimiento

MCTOM Masa máxima certificada de despegue.

NM Milla náutica/milla marina.

NOCTOC Información proporcionada al/a la piloto/a al mando.

OMA Organización de Mantenimiento aprobada.

PBCS Concepto de Comunicaciones y Vigilancia Basadas en la Performance

QoSD Calidad del Servicio Prestado

QoSE Calidad del Servicio Experimentado

QoSR Calidad del Servicio Requerido

RPA-RS Sistema registrador de aeronave pilotada a distancia.

RPAS Sistema o sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

RPAS-RS Sistema registrador de sistema de aeronaves pilotadas a distancia.

VLOS Visibilidad directa visual

CCIAAC Certificado de Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil

ESINS Especificaciones de Instrucción

DAA Detectar y evitar.

RPL Licencia de piloto distancia.

UAS Sistema de aeronaves no tripuladas

ADP Licencia de conductor en la parte aeronáutica

ACR Índice de clasificación de aeronaves

lwwj.



RESOLUCIÓN NÚM. 001/2025

QUE APRUEBA LA OCTAVA ENMIENDA AL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO (RAD 1), DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

E Módulo de elasticidad

PCR Índice de clasificación de pavimentos

WHMP Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre

WIP Obras en progreso

C2CSP: Proveedor de servicios de comunicaciones de enlace C2

CCM- Certificado de conformidad de mantenimiento

CPL: Plan de vuelo actualizado

eFPL: Plan de vuelo presentado intercambiado mediante los servicios FF-ICE.

LOPA Locations of Passenger Accomodation (LOPA) se refiere a la ubicación de todos los equipos asociados a los pasajeros.

PPF: Plan de vuelo preliminar

ROC: Certificado de explotador de RPAS


SLA: Acuerdo de nivel de servicio

SEGUNDO: ORDENAR, a la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves (DRRA), realizar las inserciones establecidas en la presente Resolución, en el Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1) Definiciones y Abreviaturas, Enmienda 8. ewid

TERCERO: DISPONER, que la presente Resolución sea de efectivo cumplimiento, una vez que la Dirección de Reglamentación y Registro de Aeronaves realice la publicación del Reglamento Aeronáutico Dominicano (RAD 1) Definiciones y Abreviaturas, Enmienda 8, en la página web del IDAC y la envíe al Proceso SIG-001 "Información Documentada" del 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 siete (7) días del mes de enero del año dos mil veinticinco (2025).


Igor Rodríguez Durán
Director General



IRD/YPP
Prv/rh