ANÁLISIS TÉCNICO DE LA PROPUESTA DE ENMIENDA 7 DEL RAD 91

Operaciones bajo reglas de vuelo visual nocturno (VFR nocturno)



Propuesta de modernización normativa y conformación de una mesa de trabajo revisora

THE CAPTAINS COUNCIL INC. | CONSEJO DE CAPITANES

Documento de observaciones para consulta pública
Dirigido al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)
República Dominicana • 25 de noviembre de 2026

TABLA DE CONTENIDO

Observaciones del Consejo de Capitanes a la propuesta de Enmienda 7 del RAD 91

Resumen ejecutivo **3**
I Objeto y alcance del análisis **4**
II Fundamentos y comparación internacional **5**
Grupo 1 Estados Unidos y reforma argentina 6
Grupo 2 Europa 7
Grupo 2 Otras regiones 8
Grupo 3 Regímenes más restrictivos 9
Regímenes condicionados y aplicación al RAD 91 10
III Observaciones técnicas **11**
3.1 Datos de seguridad y justificación 11
3.2 Ambigüedad de habilitación y experiencia reciente IFR 13
3.3 Ambigüedad del equipamiento IFR y su operatividad 13
3.4 Aviónica moderna y aeronaves experimentales 13
IV Impactos y alternativas operacionales **14**
4.1 Corredores y desvíos por mal tiempo 14
4.2 Costos y escenarios en República Dominicana 16
4.3 Transición del día a la noche y criterios de ATC 19
4.4 Misiones aeromédicas y escenarios de traslado 20
4.5 Mercado estadounidense y promoción del turismo aéreo 21
4.6 Coherencia con la política Burocracia Cero 22
4.7 Escenarios costeros y mapas de conectividad 23
Mapas y escenarios de la costa norte 24
Mapas y escenarios de la costa sur occidental 25
4.8 Inversión aeroportuaria y red de helipuertos 26
Mapa nacional de infraestructura y proyectos 27
V Propuesta de mesa de trabajo revisora **28**
5.1 Integración y garantías de participación 28
5.2 Mandato y productos 28
5.3 Cronograma y decisión transitoria 28
VI Conclusiones **29**
Anexo I Matriz de cambios propuestos **30**
Anexo II Fuentes de la comparación internacional **32**
Anexo III Fuentes de la ampliación técnica **36**
Anexo IV Inventario del mapa nacional **43**

RESUMEN EJECUTIVO

El Consejo de Capitanes presenta a consideración del IDAC sus observaciones a la propuesta de Enmienda 7 del RAD 91, específicamente a las disposiciones que afectan las operaciones VFR nocturnas. Reconocemos los riesgos asociados con la reducción de referencias visuales, la desorientación espacial, las condiciones meteorológicas y la proximidad al terreno. Sin embargo, la adopción de nuevas restricciones debe responder a riesgos documentados, proporcionalidad y una evaluación de alternativas.

La propuesta establece un nuevo corredor entre La Isabela y Santiago, requiere habilitación instrumental para operar en él, introduce equipamiento instrumental y para terreno montañoso en corredores especiales, y modifica las condiciones aplicables a helicópteros y aeródromos utilizables [1]. No identifica en esas disposiciones un estudio de riesgo específico que demuestre la necesidad de cada exigencia.

Recomendamos evaluar un régimen nacional de VFR nocturno inspirado preferentemente en el modelo estadounidense, atendiendo los riesgos e infraestructura dominicanos. La apertura argentina aporta un antecedente regional de entrenamiento y transición definidos [7-9]. Las diferencias frente al sistema FAA deben justificarse y explicarse a los visitantes.

Como apreciación sectorial, el Consejo identifica a Estados Unidos, incluido Puerto Rico, como nuestro principal mercado de aviación general receptiva. La promoción oficial en SUN ’n FUN y Oshkosh debe acompañarse de reglas previsibles. Consideramos que las diferencias propuestas añaden dificultades a los visitantes y deben evaluarse por sus efectos comerciales y de cumplimiento. [51-53] Las inversiones en Pedernales, Playa Grande y la red de helipuertos refuerzan la necesidad de evaluar mayor flexibilidad operacional segura. [56,57,60,61]

La Ley 167-21, modificada por la Ley 14-25, y su marco reglamentario sustentan incorporar un análisis de impacto regulatorio previo con costos, beneficios y alternativas. La revisión también debe demostrar coherencia con Burocracia Cero, política del presidente Luis Abinader orientada a simplificar trámites y reducir cargas. La seguridad requiere medidas necesarias y proporcionadas, con un beneficio explicado y verificable. [44–50]

La existencia de opiniones divergentes entre las organizaciones de pilotos del país aconseja constituir una mesa de trabajo revisora, convocada por el IDAC, con representación plural y acceso a los datos técnicos. El propósito no es imponer la posición de una organización, sino construir una solución fundamentada y registrar tanto consensos como discrepancias.

Solicitudes prioritarias

- Reconsiderar las exigencias instrumentales generales y delimitar cualquier requisito adicional según el riesgo.
- Publicar datos desagregados de seguridad y un análisis de impacto regulatorio y económico que compare costos, beneficios y alternativas.
- Evaluar rutas recomendadas, alternativas costeras y procedimientos preventivos de desvío meteorológico y autorización de misiones sanitarias.
- Alinear las exigencias con Burocracia Cero, la promoción del turismo aéreo y la inversión en aeropuertos y helipuertos; facilitar su comprensión por visitantes.
- Convocar la mesa revisora antes de adoptar definitivamente las disposiciones controvertidas.

I. OBJETO Y ALCANCE DEL ANÁLISIS

El análisis se circunscribe a los cambios sobre VFR nocturno contenidos en la PDE de Enmienda 7 y toma como antecedente las observaciones conjuntas del Consejo de Capitanes y ADAG del 28 de octubre de 2026 [2]. El presente documento expresa exclusivamente las recomendaciones del Consejo de Capitanes; no presupone adhesión de otras entidades. No se evalúan aquí todas las demás modificaciones de la PDE, entre ellas ADS-B Out.

Disposición	Contenido de la PDE [1]
91.119 • p. 2	Operaciones nocturnas de helicópteros únicamente en corredores autorizados y bajo condiciones del IDAC.
91.161 • p. 4	Cambio de título del corredor MDJB–MDPC–MDJB.
91.161a • p. 4	Nuevo corredor MDJB–MDST–MDJB, habilitación instrumental y mínimo de 3,500 pies AMSL, con excepción prevista para emergencia o separación operacional.
91.163(g) • p. 5	Equipamiento para vuelo instrumental y equipo requerido en terreno montañoso dentro de corredores especiales.
91.164 • p. 5	Aeródromos, helipuertos y pistas iluminados y autorizados dentro del espacio utilizable de 91.161 y 91.161a, salvo autorización distinta.

Distinción entre propuesta y norma vigente

La PDE es un documento de modificación, no un texto consolidado del RAD 91. Por ello, las recomendaciones deben cotejarse con la regulación vigente, la Circular de Asesoramiento 91-17, el AIP y las referencias cruzadas, particularmente 91.163(e). Solicitamos que el IDAC publique el texto consolidado y aclare el régimen aplicable durante la consulta y cualquier transición. Las copias oficiales históricas empleadas para localizar antecedentes se identifican como tales en el Anexo III; no se presentan como consolidaciones vigentes.

Criterio de evaluación

Cada medida debe identificar el peligro, la exposición, la severidad y la probabilidad, comparar mitigaciones y establecer indicadores de eficacia. La falta de datos públicos no demuestra inexistencia de riesgo ni justifica por sí sola eliminar controles existentes.

II FUNDAMENTOS Y COMPARACIÓN INTERNACIONAL

Marco OACI y alcance de la comparación

El Anexo 2 de la OACI, sección 4.3, remite las condiciones del VFR entre la puesta y la salida del sol a la autoridad competente. Esa disposición no establece una habilitación instrumental universal ni un sistema universal de corredores. Los Anexos 1 y 6 deben distinguirse en cuanto a privilegios del personal y requisitos de operación y equipo; el Anexo 19 y el Doc. 9859 orientan la gestión de riesgos [3].

La comparación reúne 21 países y jurisdicciones de distintas regiones, con fuentes oficiales consultadas al 25 de noviembre de 2026. Se examina el vuelo privado ordinario en avión, principalmente monomotor. Las reglas para helicópteros, ultraligeros, operaciones comerciales o VFR especial pueden diferir. IR significa habilitación instrumental; PPL, licencia de piloto privado. Poseer una calificación de piloto no sustituye las condiciones del espacio aéreo, de la aeronave ni del aeródromo.

Tres grandes grupos regulatorios

Grupo	Criterio de acceso	Ejemplos examinados
1 Más liberal	Privilegio nocturno integrado en el régimen general de la PPL y su formación; sin habilitación nocturna separada ni IR universal.	Estados Unidos como referencia; Argentina tras sus reformas, con transición.
2 Intermedio	Calificación nocturna específica, por habilitación o certificación de instructor; sin exigencia general de IR completo.	Canadá, países europeos, Australia, Nueva Zelanda, Sudáfrica y ejemplos de Oriente Medio.
3 Más restrictivo	No permite VFR nocturno ordinario como régimen general; conserva excepciones expresas o autorizaciones especiales.	México, India, Singapur y Taiwán.

La agrupación es analítica y compara el acceso regulatorio; no constituye una clasificación OACI ni una evaluación del nivel de seguridad de cada país. En el grupo intermedio, la formación nocturna puede completarse junto con la PPL o posteriormente. Brasil, Colombia y Filipinas se describen aparte por sus combinaciones de requisitos instrumentales, tramos autorizados o permisos operacionales [27–29].

Grupo 1 Régimen más liberal y reforma argentina

Estados Unidos es la referencia de un régimen que incorpora la formación nocturna a la ruta ordinaria de la licencia privada. Argentina ha adoptado cambios que acercan funcionalmente su sistema a ese modelo, con requisitos propios y un régimen transitorio [4,7–9].

País	Acceso y formación	Condiciones y diferencias
Estados Unidos América del Norte	Sin habilitación nocturna separada ni IR universal para VFR ordinario. La PPL monomotor incluye 3 h nocturnas, una travesía de más de 100 NM y 10 despegues y aterrizajes completos [4].	Subsisten mínimos VMC, equipo y experiencia reciente. Hay excepciones formativas reglamentarias. El VFR especial nocturno en avión tiene requisitos instrumentales específicos.
Argentina América del Sur	Se elimina la habilitación separada de vuelo nocturno local y se amplía el VFR nocturno nacional. La RAAC 61.520 incluye 3 h nocturnas y 10 despegues y aterrizajes [7-9].	No impone IR universal. La RAAC 61.535 exige completar instrucción y constancia cuando falten las atribuciones; mantiene una opción transitoria de PPL exclusivamente diurna.

Cambios argentinos de 2025 y 2026

La Resolución ANAC 651/2025, publicada el 19 de septiembre de 2025, reformó la Parte 61. La Resolución 957/2025, publicada el 22 de diciembre, adecuó la Parte 91 y eliminó restricciones concordantes. La comunicación oficial de ANAC confirmó el alcance nacional del VFR nocturno para pilotos que cumplan las condiciones aplicables [7,8].

La Resolución 65/2026, vigente desde el 27 de enero de 2026, aprobó una nueva edición de la Parte 61. La numeración actual es 61.520 para la experiencia de vuelo y 61.535 para la transición. Quien no recibió instrucción nocturna debe completar la experiencia exigida y obtener constancia de aptitud del instructor. Hasta el 31 de diciembre de 2027 puede obtenerse una PPL con sustitución de las horas nocturnas por doble mando, pero sin privilegios nocturnos [9].

El Consejo interpreta estos cambios como una convergencia funcional hacia el modelo estadounidense: formación y competencia como base de un privilegio más amplio. La normativa argentina no reproduce íntegramente la FAA; por ejemplo, su inciso de instrucción nocturna no exige la travesía de más de 100 NM del régimen estadounidense [4,9]. La referencia a FAA y EASA en la Resolución 957/2025 forma parte de una reforma más amplia y no acredita una adopción exclusiva del modelo estadounidense [8].

Grupo 2 Régimen intermedio en Europa

En los países europeos examinados existe una vía de formación nocturna específica sin habilitación instrumental completa. FCL.810 exige, para aviones, teoría y al menos 5 h nocturnas: 3 h de doble mando, navegación, una travesía dual de al menos 50 km y 5 despegues y aterrizajes completos solo. La calificación de licencia debe combinarse con las reglas operacionales nacionales [11].

País	Calificación del piloto	Condiciones operacionales o particularidades
Francia	Habilitación nocturna conforme a FCL.810; sin IR universal [11,12].	Su AIP diferencia rutas nocturnas recomendadas y obligatorias. En espacio controlado puede aceptarse vuelo fuera de ruta a petición del piloto.
Alemania	Habilitación nocturna conforme a FCL.810 [11,13].	LuftVO §36 permite VFR nocturno bajo SERA. La prohibición particular para Luftsportgeräte no se extiende a todos los aviones de piloto privado.
España	Habilitación nocturna conforme a FCL.810 [11,14].	VFR nocturno sujeto a requisitos publicados, mínimos meteorológicos, alturas y aeródromos aptos e iluminados.
Suiza	Calificación NIT Night VFR para avión, con requisitos de 5 h, instrucción dual y vuelo solo [15].	La FOCA documenta una calificación nocturna específica. La habilitación no elimina restricciones locales ni requisitos de aeródromo.
Reino Unido	Night rating con teoría y 5 h nocturnas; la CAA lo distingue expresamente del IR [16].	Puede tramitarse junto con la PPL, pero su curso es adicional. Para operar IFR de noche se requiere también la habilitación instrumental.

Alcance del marco europeo

FCL.810 regula la calificación del piloto; SERA.5005(c) establece las condiciones para los Estados que admitan VFR nocturno. No debe inferirse que todos los miembros de EASA autorizan las mismas rutas, aeródromos o condiciones por compartir una regla de licencias [11].

Referencia francesa para los corredores dominicanos

En Francia, las rutas nocturnas de clase E o G son recomendadas salvo que permitan una excepción a una regla general, como una altura mínima; en tal caso pueden ser obligatorias. Esta distinción ofrece una alternativa concreta para la mesa revisora: publicar rutas útiles y reservar la obligatoriedad a supuestos justificados [12].

Grupo 2 Régimen intermedio en otras regiones

País y región	Formación o calificación nocturna	Alcance del requisito
Canadá América del Norte	Night rating: 10 h nocturnas, incluidas 5 h dual y 5 h solo, más 10 h de instrucción instrumental [10].	La experiencia previa admisible puede computarse. No son necesariamente 20 h nuevas después de la PPL. La instrucción instrumental no equivale al IR.
Australia Oceanía	Night VFR rating y endorsement: al menos 10 h de experiencia nocturna, con 5 h de travesía dual nocturna, y prueba de vuelo [17].	Incluye formación para aeródromos alejados de iluminación terrestre extensa. Existe una vía NVFR distinta del IR.
Nueva Zelanda Oceanía	Instrucción nocturna y certificación de instructor en la bitácora. La AC61-3 describe 5 h, incluidas 2 h dual y 2 h solo [18].	No requiere una habilitación nocturna separada, pero sí acreditar competencia específica. La capacitación puede completarse durante o después de la PPL.
Sudáfrica África	Night rating, formación, examen teórico y prueba de pericia; incluye instrucción instrumental básica [19].	La formación por instrumentos forma parte de la habilitación nocturna, sin exigir que se obtenga el IR completo.
Emiratos Árabes Unidos Oriente Medio	CAR-FCL.810 prevé night rating con teoría y 5 h nocturnas, instrucción dual, navegación y vuelo solo [20].	El AIP remite el VFR nocturno a las condiciones fijadas por la GCAA. La calificación no concede libertad operacional irrestricta.
Qatar Oriente Medio	Part-FCL.810 prevé night rating con teoría y 5 h nocturnas, sin IR como requisito general de la habilitación [21].	El AIP contempla VFR nocturno cuando lo disponga la autoridad, con plan de vuelo, comunicaciones y mínimos específicos.
Omán Oriente Medio	CAR-FCL.810 prevé night rating con teoría y 5 h nocturnas, sin exigir IR para esa calificación [22].	CAR 180.201(3) sujeta el VFR nocturno a condiciones de la autoridad ATS competente.

Los tres ejemplos de Oriente Medio corresponden al grupo intermedio por su régimen de calificación del piloto. Su inclusión no equivale a afirmar que cualquier ruta nocturna esté autorizada. En todos los países deben concurrir los privilegios, la experiencia reciente y las condiciones operacionales aplicables.

Grupo 3 Régimen más restrictivo

En este grupo no existe una autorización general para realizar VFR nocturno ordinario de travesía en avión. El vuelo nocturno se sujeta a IFR como regla o el VFR queda limitado a excepciones expresas. Para reflejar las normas con precisión, la clasificación identifica esas excepciones y evita presentar como absoluta una prohibición que admite autorizaciones.

País o jurisdicción	Regla general	Excepciones o alcance
México América del Norte	El artículo 76 del Reglamento de Tránsito Aéreo somete los vuelos nocturnos a las disposiciones de IFR [23].	Admite ascensos y descensos visuales locales cuando la meteorología lo permita. Existen autorizaciones especiales de VFR nocturno para helicópteros; no es un régimen general para travesía privada en avión.
India Asia meridional	El AIP prohíbe VFR entre 20 minutos después del ocaso y 20 minutos antes del amanecer, salvo exención ATC [24].	Pueden autorizarse vuelos locales y entrenamiento de aeronaves de aeroclubes en VMC nocturnas.
Singapur Asia sudoriental	Entre puesta y salida del sol se exige cumplir IFR, independientemente de la meteorología [25].	Dentro de una zona de control puede otorgarse autorización especial ATC. Esa excepción no constituye libertad general de VFR nocturno de travesía.
Taiwán Asia oriental	El AIP prohíbe VFR nocturno como regla ordinaria [26].	Contempla búsqueda y salvamento, entrenamiento en circuito, autorizaciones de la autoridad, emergencias y servicios aeromédicos. El VFR especial nocturno tiene condiciones adicionales.

Distinciones necesarias para la evaluación dominicana

La prohibición de VFR especial nocturno no demuestra, por sí sola, una prohibición del VFR nocturno ordinario. Del mismo modo, exigir IR al piloto en un vuelo que continúa bajo reglas visuales no equivale a obligar a realizar todo el vuelo bajo IFR. Estos supuestos deben compararse por separado para identificar qué riesgo pretende controlar cada requisito.

El Consejo recomienda que cualquier referencia al modelo restrictivo se vincule con la regla exacta y con las excepciones publicadas. La existencia de restricciones en otra jurisdicción no demuestra por sí sola su necesidad en la República Dominicana; esa decisión requiere evaluar las condiciones nacionales.

Regímenes condicionados y aplicación al RAD 91

Los siguientes casos complementan los tres grupos. Sus combinaciones de requisitos no deben simplificarse como una prohibición total ni como una autorización equivalente a la estadounidense.

País	Régimen comprobado	Tratamiento en la comparación
Brasil	Permite VFR nocturno; exige piloto y aeronave habilitados para IFR, con excepciones dentro de ATZ, CTR o TMA y sus proyecciones, incluidas áreas adyacentes, o dentro de 50 km / 27 NM cuando no existen esos espacios [27].	Es un régimen de VFR nocturno condicionado por requisitos instrumentales, no una prohibición. Las excepciones geográficas son parte sustancial del modelo.
Colombia	El AIP restringe el VFR entre puesta y salida del sol, salvo tramos autorizados conforme al Apéndice 19 del RAC 91 [28].	Es una modalidad territorialmente restringida. La autorización de tramos debe distinguirse de un régimen nacional abierto y de una prohibición absoluta.
Filipinas	PCAR 8.8.3.6(c) admite VFR nocturno con autorización ATC y condiciones de la autoridad; 8.8.3.3(b) restringe separadamente el VFR especial nocturno [29].	Es un régimen sujeto a autorización. No corresponde utilizar la prohibición de VFR especial para afirmar que todo VFR nocturno está prohibido.

Recomendación para la mesa revisora

Recomendamos estudiar como referencia principal el modelo estadounidense y la apertura argentina, conservando entrenamiento, experiencia reciente, mínimos meteorológicos y equipamiento proporcionados. Los modelos intermedios ofrecen una alternativa concreta si la evaluación dominicana identifica brechas de competencia: una calificación nocturna específica, accesible al piloto privado, que no exija necesariamente la habilitación instrumental completa.

La mesa debe comparar resultados de seguridad, exposición, infraestructura, costos y capacidad de supervisión. También debe definir la transición para pilotos ya licenciados y la relación entre RAD 61 y RAD 91. El antecedente argentino muestra la utilidad de coordinar simultáneamente los privilegios del piloto y las reglas de operación [7–9].

La decisión dominicana debe motivar cualquier exigencia adicional. Proponemos que las organizaciones de pilotos discutan estas alternativas con acceso a la misma evidencia, registrando consensos y discrepancias, y que el IDAC explique en su respuesta final las razones de la opción adoptada.

III. OBSERVACIONES TÉCNICAS

3.1. Datos de seguridad y justificación

La evaluación debe reconocer los peligros del vuelo visual nocturno y justificar las medidas con datos cuyo alcance sea claro. Las fuentes siguientes aportan evidencia de países con aviación general desarrollada. Sus cifras describen poblaciones distintas y no constituyen una comparación de tasas de riesgo entre países. VMC identifica condiciones meteorológicas; VFR identifica reglas de vuelo. Un vuelo en VMC puede estar operando bajo IFR. [5,30–33]

País y período	Datos documentados	Ámbito y límites
Australia 1993–2012 ATSB [30]	36 accidentes seleccionados 27 accidentes mortales 58 fallecidos	26 casos en condiciones visuales nocturnas: 18 VFR y 8 IFR volados visualmente. Otros 10 casos: VFR hacia IMC o vuelo bajo nubes. Excluye fallos mecánicos; no es un censo de todo vuelo nocturno.
Canadá Evaluación de marzo de 2026 TSB [31]	Al menos 4 accidentes 13 fallecidos	Helicópteros en VFR nocturno durante los 10 años precedentes, según el TSB. Recuento mínimo de investigaciones citadas; una seguía abierta. No representa toda la aviación canadiense.
Estados Unidos 2017–2021 AOPA ASI [5,32]	464 accidentes nocturnos 150 mortales Subconjunto VMC: 390 accidentes y 103 mortales	Aviación general de ala fija. Análisis institucional de datos de accidentes, no boletín oficial del NTSB. Incluye diferentes reglas de vuelo; VMC nocturna no equivale a VFR nocturno.

No se suman las series. Ninguna de estas fuentes aporta un denominador nocturno homogéneo de horas o vuelos para comparar tasas nacionales.

Francia aporta evidencia complementaria: entre ocho informes de helicópteros publicados por el BEA en 2022, un accidente y un incidente grave ocurrieron en noche oscura. El accidente F-HJAF, sucedido el 8 de diciembre de 2020 durante instrucción en montaña, dejó cinco fallecidos y un herido grave. Es una muestra de informes publicados, no el total francés de accidentes nocturnos de 2022 ni una serie de pilotos privados de avión. [33]

Datos dominicanos y reportes de desorientación nocturna

El Consejo de Capitanes objeta la insuficiencia de información pública desagregada para valorar la necesidad y proporcionalidad de estas restricciones. No hemos localizado una serie pública que identifique de forma suficiente las operaciones VFR nocturnas y los incidentes de desorientación nocturna, con su gravedad, circunstancias y exposición. Esta carencia de información accesible impide contrastar independientemente el riesgo dominicano y las alternativas de mitigación.

Reconocemos que el IDAC sí publica totales de su sistema de reportes. Su Memoria Institucional 2025 presenta los siguientes datos agregados, que no distinguen el subconjunto de interés para esta consulta. [34]

Reportes tramitados	2024	2025*
Obligatorios	71	119
Voluntarios	75	96

Fuente: IDAC, Memoria Institucional 2025, apartado 3.1.8, páginas 40–41. Se conserva el asterisco de la columna 2025; se solicita precisar su corte y carácter definitivo o provisional. El número de reportes no equivale al de accidentes ni demuestra por sí solo mayor riesgo.

Información que solicitamos publicar

- Serie de los últimos diez años disponibles, con accidentes, incidentes graves y otros reportes, separando noche y día, VFR e IFR, aviones y helicópteros, y operaciones privadas, comerciales, de instrucción y sanitarias.
- Desorientación espacial nocturna, pérdida de referencias visuales, entrada inadvertida en IMC, proximidad al terreno y desviaciones meteorológicas; indicando qué factores fueron confirmados, sospechados o no determinados.
- Horas, vuelos o movimientos de las mismas poblaciones y períodos; ubicación, fase de vuelo, meteorología e iluminación, bajo criterios de anonimización y protección del notificante.
- Método de clasificación, calidad y cobertura de los datos, medidas adoptadas e indicadores para evaluar sus resultados; si la serie no existe, un calendario para producirla.

La proporción de accidentes mortales dentro de una muestra mide la gravedad observada después del accidente; no mide la probabilidad de accidentarse por vuelo. Los datos internacionales justifican atender los peligros nocturnos, pero no permiten atribuir causalmente un resultado a exigir una habilitación IFR o a imponer corredores. Tampoco la falta de datos locales públicos demuestra ausencia de riesgo. La mesa revisora debe examinar exposición y alternativas antes de escoger requisitos generales.

3.2. Ambigüedad de la habilitación y la experiencia reciente IFR

La propuesta de 91.161a(a) exige ser titular de habilitación instrumental para operar en el corredor MDJB–MDST, con remisión a 91.163(e). Esa formulación es ambigua sobre si, mientras el vuelo permanece bajo VFR nocturno, también exige cumplir la experiencia reciente y la competencia instrumental necesarias para actuar bajo IFR. Poseer una habilitación y estar legalmente habilitado para ejercer sus privilegios en una operación concreta son cuestiones diferentes. [1,35,36]

Si la finalidad es asegurar una eventual transición a IFR, debe precisarse qué requisitos de RAD 61.57, verificaciones de competencia, experiencia y excepciones se exigen antes del despacho; cómo se acreditan; y qué ocurre cuando el piloto conserva su habilitación, pero no satisface la recencia instrumental aplicable. La remisión no debe dejar esa decisión a interpretaciones distintas entre pilotos, inspectores y ATC.

Solicitamos que la norma distinga expresamente el entrenamiento nocturno, la experiencia reciente para llevar pasajeros y la recencia instrumental. La aclaración no debe interpretarse como permiso para operar IFR sin cumplir sus requisitos. Recomendamos que la exigencia residual de IFR, si se mantiene, sea precisa, justificada y acompañada de una transición; el entrenamiento debe incluir pérdida de referencias y prevención de entrada inadvertida en IMC.

3.3. Ambigüedad del equipamiento IFR y su operatividad

El nuevo 91.163(g) exige equipamiento para operaciones instrumentales y equipo requerido en terreno montañoso. La ambigüedad consiste en no precisar en ese párrafo si basta la instalación física del equipo o si, para un vuelo que sigue siendo VFR nocturno, se exige la aptitud completa de la aeronave para IFR, incluidos equipos operativos, inspecciones y comprobaciones aplicables, documentación y limitaciones. [1,36]

Solicitamos relacionar expresamente la exigencia con 91.205 y 91.213: qué instrumentos, comunicaciones, navegación, iluminación y fuentes de energía deben funcionar; qué tratamiento reciben las averías o los equipos inoperativos; y qué comprobaciones deben estar vigentes. También debe definirse el equipo para terreno montañoso mediante capacidades verificables. El silencio del nuevo inciso no elimina las obligaciones generales de aeronavegabilidad ni autoriza volar con equipo obligatorio inoperativo.

3.4. Aviónica moderna y aeronaves experimentales

EFIS, PFD, GNSS, visión sintética e indicadores electrónicos de actitud pueden aportar conciencia situacional. Su presencia no sustituye mínimos VMC ni autoriza IFR. Deben reconocerse capacidades demostrables, redundancia y limitaciones operacionales de aeronaves autorizadas para VFR nocturno, evitando exclusiones automáticas por no estar autorizadas para IFR.

IV. IMPACTOS Y ALTERNATIVAS OPERACIONALES

4.1. Corredores y peligro de encasillamiento ante mal tiempo

Los corredores pueden facilitar la planificación y la coordinación ATS, pero su rigidez puede limitar alternativas ante nubosidad localizada, precipitación, viento o pérdida de referencias. Identificamos como peligro latente el encasillamiento del piloto: que perciba el límite lateral como una barrera que no puede cruzar y retrase un desvío preventivo por temor a una infracción.

Ese incentivo puede aumentar la presión para continuar, aproximarse a nubes, reducir indebidamente la separación del terreno o perder la oportunidad de regresar. La respuesta debe permitir resolver el deterioro meteorológico antes de que se convierta en emergencia. La existencia de habilitación instrumental no convierte automáticamente un vuelo VFR en IFR ni garantiza que el cambio resulte disponible o seguro.

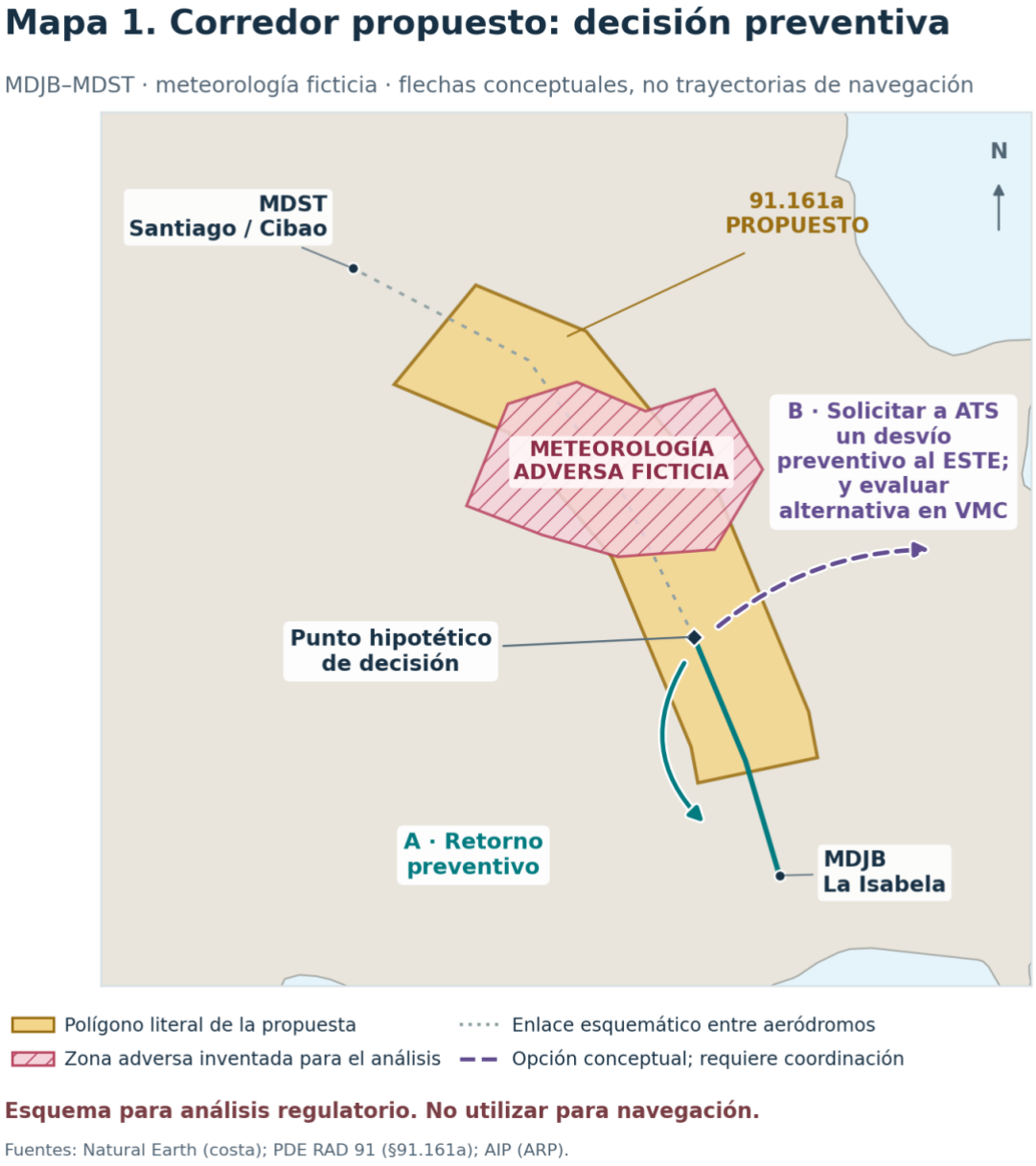
No afirmamos una prohibición absoluta de desviarse por seguridad. El antecedente oficial de 91.162(b) contempla pedir una autorización enmendada cuando no sea posible cumplir la recibida, y 91.3 reconoce facultades del piloto ante emergencia. Solicitamos cotejar y publicar su articulación vigente con el régimen de corredores, especificando solicitud y respuesta para evitar meteorología, retorno, aterrizaje alterno, comunicaciones y reporte posterior. [36]

Escenario 1 Piloto privado que vacila en desviarse

Un piloto privado autorizado para la operación nocturna prevista se encuentra dentro del corredor y observa que la nubosidad o precipitación compromete la continuación en VMC. Aunque identifica un sector con mejores condiciones fuera del límite, no se atreve a solicitar oportunamente la salida y continúa aproximándose al deterioro. El supuesto ilustra un riesgo de decisión inducido por una norma percibida como rígida; no describe un accidente real ni una obligación de penetrar nubes.

La mesa debe acordar un procedimiento preventivo comprensible por pilotos y ATC, con criterios para evaluar una modificación de ruta y las alternativas disponibles. Deben preservarse la autoridad del piloto al mando, la separación y los requisitos de franqueamiento del terreno; la simple salida del corredor tampoco garantiza seguridad. El mapa siguiente representa únicamente el conflicto entre una trayectoria restringida y un obstáculo meteorológico hipotético.

Mapa 1 Conflicto meteorológico dentro del corredor propuesto



Mapa analítico con meteorología ficticia. Polígono obtenido de la PDE 91.161a [1]; aeropuertos según AIP [43]; base geográfica Natural Earth [42]. Las flechas no definen una autorización, una trayectoria de evasión ni un procedimiento de vuelo.

Solicitamos evaluar corredores como rutas recomendadas o restricciones justificadas por un riesgo concreto, con opciones previamente estudiadas para deterioro meteorológico. La evaluación debe considerar obstáculos, cobertura ATS, iluminación y alternativas. El mínimo propuesto de 3,500 pies AMSL no debe interpretarse como altura suficiente para cualquier desvío o trayectoria. [1]

Las alternativas costeras pueden disminuir la proximidad a determinadas zonas montañosas, pero sobre agua de noche puede faltar horizonte visible y resultar más difícil una emergencia. Por ello, los escenarios del apartado 4.7 requieren evaluar referencias visuales, terreno, alternativas de aterrizaje, equipo sobre agua y servicios disponibles; no presuponen que seguir la costa sea siempre más seguro.

4.2. Costos y efectos secundarios en República Dominicana

El Consejo solicita que el IDAC incorpore, antes de aprobar las disposiciones controvertidas, un análisis de impacto regulatorio (AIR) ex ante que incluya sus efectos económicos. El expediente debe explicar por qué cada carga adicional es necesaria para la seguridad operacional, qué beneficio aporta y si existe una alternativa menos gravosa de igual eficacia. [44–47]

Fundamento en el derecho administrativo dominicano

La Ley 107-13 exige proporcionalidad de las restricciones (art. 3.9), estudios y evaluaciones pertinentes, incluidos los económicos (arts. 30 y 31.2), y ponderación motivada de la información y las alternativas antes de aprobar una regulación (art. 31.7). Su ámbito comprende organismos autónomos; la especialidad técnica del IDAC no excluye por sí misma estas garantías. [44]

La Ley 167-21 dispone que cada entidad elabore el AIR de sus propuestas (art. 9). Su contenido incluye el problema, los objetivos, alternativas regulatorias y no regulatorias, consulta, costos y beneficios cualitativos y cuantitativos, e implementación y seguimiento (art. 10). El análisis debe acompañar la consulta conforme a sus arts. 22 y 23. Las nuevas obligaciones o restricciones requieren examinar los criterios de significación del art. 7. [45]

La Ley 14-25 mantiene esas obligaciones, pero derogó los arts. 11 y 12 de la Ley 167-21 sobre el antiguo trámite de aprobación del AIR por el Ministerio de Administración Pública (MAP). Por tanto, solicitamos el análisis y la motivación al IDAC. La reforma también reconoce, durante la transición del Registro Único de Mejora Regulatoria (RUMR), la validez de publicaciones en portales institucionales (art. 45 bis). [46]

Evaluación proporcional y práctica internacional

El Decreto 486-22, arts. 10–15, exige graduar la profundidad del AIR según el impacto previsto; debe aplicarse en armonía con la reforma de 2025. No toda medida requiere un estudio complejo o contratado externamente. La Recomendación OCDE de 2012, punto 4 y su anexo, respalda evaluar tempranamente alternativas, costos y beneficios: es una buena práctica internacional de gobernanza regulatoria, no una ley internacional universalmente obligatoria. [47,50]

Aplicación a esta enmienda

Pedimos comparar la propuesta con el régimen dominicano actualmente aplicable, incluyendo el beneficio de abrir el corredor MDJB–MDST. El AIR debe separar costos nuevos y existentes, identificar pilotos y aeronaves afectados, valorar entrenamiento nocturno específico, rutas recomendadas y autorizaciones por condiciones, y explicar los efectos sobre visitantes, conectividad y misiones sanitarias. Las estimaciones siguientes aportan escenarios; corresponde validarlas con operadores, escuelas y talleres, y contrastarlas con beneficios de seguridad verificables.

Referencias dominicanas y escenarios de costos

La evaluación económica debe identificar qué gasto es causado por la medida y para quién. Un piloto que ya cumple los requisitos instrumentales y una aeronave ya conforme pueden tener un costo inicial incremental nulo. Quien necesite formación o modificaciones afronta una situación distinta. Las referencias publicadas y los escenarios siguientes permiten dimensionar esas diferencias; son insumos para el AIR, sujetos a validación y confirmación comercial. [39–41]

Fuente y concepto	Importe publicado	Alcance
ZOHERGA Curso instrumental [39]	US$7,225 + RD$2,000 administrativos	Teoría US$2,500; 14 h de simulador US$840; 21 h de instrucción US$3,885. La página no indica vigencia tarifaria.
Quiero Ser Piloto Bases 2025 [40]	Aproximadamente US$8,000	Referencia de teoría y práctica instrumental publicada en 2025, sujeta a confirmación comercial.
Horas adicionales Bases 2025 [40]	US$190/h con instructor US$145/h sin instructor	Referencias educativas locales; no representan toda la flota ni tarifas de helicóptero o transporte sanitario.

Los programas y sus créditos deben verificarse individualmente. El contenido comercial no prueba los mínimos generales del RAD 61; no se suman automáticamente horas PIC e instrumentales.

Escenarios de inversión en el piloto

Perfil supuesto	Cálculo o base	Importe
Ya satisface los requisitos aplicables	Sin adquirir otra habilitación	US$0 adicional inicial
Reúne los prerrequisitos del curso ZOHERGA	2,500 + 840 + 3,885	US$7,225 + RD$2,000 y exclusiones
Usa la referencia Quiero Ser Piloto 2025	Programa publicado	US$8,000 aproximados
Tras reconocer todos los créditos, faltan 5 h dual y 20 h PIC elegibles	8,000 + (5 × 190) + (20 × 145)	US$11,850 escenario calculado

Las 5 y 20 horas son un déficit residual hipotético, sin duplicación con el curso ni entre sí. No son mínimos exigidos a todos los pilotos. Se excluyen conceptos no cubiertos, como viajes, alojamiento, exámenes, expedición o repeticiones.

Continuidad de la competencia y equipamiento

Como presupuesto ilustrativo de práctica adicional, cuatro horas anuales a US$190/h equivalen a US$760; ocho horas, a US$1,520. Estos montos no definen la experiencia reciente reglamentaria. Cuando la actividad ordinaria ya satisface los requisitos, el costo incremental puede ser menor o nulo. No se localizó una tarifa pública dominicana comparable de un curso autónomo de VFR nocturno; solicitamos cotizar un currículo específico antes de atribuirle un ahorro o una equivalencia. [40]

En la aeronave, el costo depende del equipo existente, su estado operativo, las limitaciones y el requisito finalmente definido. No es correcto imputar a todos los propietarios una renovación completa de aviónica. Como referencias de componentes opcionales, el folleto Garmin 0825 publica un GPS 175 por US$6,195 y un NAV/COMM GNC 215 por US$5,595. No son una configuración IFR completa ni una cotización dominicana instalada, y no se suman como obligación de la PDE. [1,41]

La mesa debe solicitar cotizaciones locales por configuración y separar adquisición, instalación y aprobación, inspecciones, comprobaciones, suscripciones cuando procedan y tiempo fuera de servicio. No se localizaron precios públicos dominicanos suficientes para fijar un total de conversión IFR ni un costo anual universal. Los gastos que la aeronave ya soportaba no deben contarse nuevamente como efecto de la enmienda.

Escenarios de demora y mayor recorrido

Supuesto económico	Cálculo	Costo adicional
Alternativa autorizada añade 30 NM	30 ÷ 110 kt × US$145/h	US$39.55
Añade 60 NM	60 ÷ 110 × 145	US$79.09
Diez eventos anuales de 60 NM adicionales	10 × 60 ÷ 110 × 145	US$790.91 al año
Pernocta imprevista para dos personas	2 × US$100 + US$60 transporte + US$40 estacionamiento	US$300 por evento
Traslado terrestre adicional supuesto	150 km × US$1/km	US$150 por vehículo

Velocidad de 110 kt, distancias, alojamiento, transporte y estacionamiento: supuestos del modelo. US$145/h: referencia educativa [40], tratada como importe total por hora, sin añadir combustible. No son distancias medidas en los mapas ni precios de Montecristi o de ambulancias.

A 60 km/h de velocidad media supuesta, el traslado de 150 km añadiría 2.5 horas de desplazamiento, antes de coordinación y transferencia. No es un tiempo clínico ni una estimación de ruta concreta. Solicitamos cuantificar estas cargas por perfiles y rutas legalmente viables, compararlas con beneficios de seguridad demostrados y valorar alternativas de entrenamiento nocturno. No se monetiza el retraso de un paciente sin datos específicos.

4.3. Transición del día a la noche y criterios de ATC

Preocupa al Consejo la confusión entre pilotos y dependencias ATC acerca del momento en que comienzan a aplicarse las exigencias nocturnas. Se plantea la queja de que ATC utiliza la puesta del sol mientras algunos pilotos entienden que debe aplicarse una hora después. Solicitamos revisar esta discrepancia y evitar decisiones diferentes sobre una misma operación, mediante un criterio oficial publicado y formación común.

La revisión exige distinguir normas con finalidades diferentes. El intervalo de una hora después de la puesta del sol y una hora antes de la salida está documentado en RAD 61.57(b) para experiencia reciente al transportar pasajeros; no debe trasladarse automáticamente a la definición general de noche. El antecedente oficial de RAD 91.158(c) contempla tramitar el cambio a VFR nocturno antes de la puesta del sol, y el AIP ENR 1.2 remite a condiciones ATS para vuelos entre puesta y salida. Estas referencias no permiten afirmar, por sí solas, que ATC incurra en error cada vez que utiliza el ocaso. [35–37]

Concepto que debe aclararse	Aplicación que no debe confundirse
Definición general de noche	Publicar el texto consolidado vigente de RAD 1 y sus remisiones, distinguiendo puesta del sol y crepúsculo civil.
Experiencia reciente con pasajeros	La franja de una hora de RAD 61.57 tiene una finalidad de recencia; no concede por sí sola una hora adicional de operación diurna.
Trámite VFR a VFR nocturno y luces	Precisar el momento aplicable y las obligaciones de coordinación y equipamiento, con fundamento normativo.
Horario del aeródromo	El horario HJ o un cierre publicado debe respetarse; no se prolonga automáticamente por una regla de recencia del piloto.

Nota sobre versiones: los antecedentes RAD 61 y RAD 91 utilizados se identifican como históricos en el Anexo III. No se obtuvo la consolidación íntegra vigente de RAD 1 durante esta revisión; se solicita facilitar el texto aplicable y una interpretación oficial.

Ejemplo exclusivamente explicativo: si la puesta del sol publicada fuera a las 18:00, el umbral de las 19:00 de la regla de recencia no probaría que un vuelo entre ambas horas sea diurno, que pueda omitirse una autorización VFR nocturna o que un aeródromo HJ permanezca abierto. El IDAC debe publicar ejemplos por localidad y fecha, referencias horarias oficiales y una instrucción uniforme para ATC, instructores e inspectores.

Las demoras o cambios de viento pueden prolongar un vuelo inicialmente diurno. La planificación y el régimen de transición deben evitar presión por llegar antes de un umbral mal entendido, sin dispensar competencia, equipo, meteorología ni condiciones del aeródromo. La queja debe resolverse mediante una regla clara y verificable, aplicable de manera consistente.

4.4. Misiones aeromédicas y escenarios de traslado

Solicitamos un mecanismo específico y oportuno para operaciones sanitarias que requieran horarios, rutas o lugares fuera del esquema ordinario de VFR nocturno. La propuesta de 91.164 conserva la posibilidad de una autorización distinta del IDAC. El problema a resolver es la previsibilidad del procedimiento, sus condiciones y su tiempo de respuesta. La urgencia del paciente no convierte automáticamente un traslado planificado en una emergencia aeronáutica ni sustituye las autorizaciones del operador. [1]

Escenario 2 Paciente en un aeródromo doméstico
Un paciente requiere traslado a un centro de mayor complejidad desde una localidad servida por un aeródromo doméstico que no dispone de autorización ordinaria para VFR nocturno. El traslado terrestre hasta la pista o la preparación del paciente se prolonga hasta la noche. Aunque el avión y el piloto posean capacidad instrumental, ello no resuelve por sí solo el horario, la iluminación, las condiciones del lugar de salida o la autorización de la misión.

La ausencia de una vía previamente definida puede obligar a trasladar al paciente por tierra hasta otro punto autorizado, esperar una opción segura o diferir la salida. Deben estudiarse esos efectos de acceso sanitario con datos de tiempos y disponibilidad, sin presumir que cualquier pista pueda utilizarse de noche. Pedimos identificar instalaciones susceptibles de habilitación, condiciones verificables y un responsable para tramitar y resolver solicitudes oportunamente.

Escenario 3 Paciente fuera de un aeropuerto
En una comunidad aislada, la recogida propuesta se encuentra en una zona fuera de aeropuertos, sin un régimen ordinario de VFR nocturno aplicable al lugar. Este supuesto corresponde a un helicóptero y a un operador específicamente capacitados y autorizados; un avión convencional necesita una pista adecuada. La ubicación debe evaluarse por obstáculos, dimensiones, iluminación, referencias visuales, meteorología, acceso del personal y coordinación con el centro receptor.

Solicitamos definir zonas previamente evaluadas o un procedimiento de evaluación y autorización para lugares eventuales, con control operacional, coordinación sanitaria y ATS, criterios de aceptación o rechazo y trazabilidad de la decisión. La regla sobre corredores de helicópteros debe analizarse junto con este procedimiento para no crear una barrera administrativa innecesaria a una misión que pueda realizarse con seguridad. [1]

4.5. Mercado estadounidense y promoción del turismo aéreo

El Consejo identifica a Estados Unidos, incluido Puerto Rico, como nuestro principal mercado de aviación general receptiva. Esta apreciación sectorial debe contrastarse con estadísticas específicas de movimientos y procedencias, cuya publicación solicitamos. La promoción oficial del IDAC ya identifica expresamente a Estados Unidos, Canadá y Puerto Rico como mercados de interés para la aviación privada. [53]

Coherencia entre promoción y experiencia del piloto visitante

En SUN ’n FUN 2026, el Departamento Aeroportuario, con apoyo de Turismo, utilizó el mensaje «Dominican Republic is friendly for pilots». Presidencia también documentó la participación oficial en EAA AirVenture 2025, en Oshkosh, para atraer visitantes en sus propias aeronaves y facilitar sus viajes. Ambas actuaciones comprometen una expectativa de claridad y previsibilidad que debe reflejarse en las reglas operacionales. [51,52]

Para el piloto acostumbrado al sistema FAA, el VFR nocturno ordinario no presupone por sí solo una habilitación instrumental completa. La formación nocturna se integra en la vía ordinaria de la PPL de avión; la experiencia reciente nocturna, la instrumental y los requisitos de equipo tienen ámbitos diferenciados. El régimen dominicano propuesto exige explicar cuándo se requiere IR, qué recencia debe mantenerse, qué equipos deben estar operativos y qué rutas o destinos son utilizables. [1,4]

Estas diferencias pueden resultar confusas para pilotos estadounidenses, incluidos los de Puerto Rico. Se añaden a las complicaciones que el Consejo señala en la operación de aviación general dominicana, especialmente cuando una demora transforma un itinerario diurno en nocturno y obliga a reconsiderar ruta, destino o autorización. El visitante necesita conocer esas condiciones al planificar el viaje; la incertidumbre al solicitar una salida perjudica la previsibilidad de la visita. Este es un riesgo comercial y operacional a evaluar, no una pérdida turística ya cuantificada.

Medidas que solicitamos

- Evaluar el acercamiento a criterios FAA cuando el análisis de riesgo lo permita y justificar de forma explícita las diferencias necesarias.
- Publicar una guía bilingüe para visitantes, vinculada al RAD consolidado, AIP y NOTAM, que explique horarios, recencia, equipo, corredores y procedimientos de autorización.
- Coordinar criterios entre IDAC, ATS, Departamento Aeroportuario y Turismo; medir trámites, tiempos de respuesta y efectos sobre visitas y conectividad doméstica.

La armonización propuesta no dispensa del cumplimiento de las reglas dominicanas. Su finalidad es hacerlas comprensibles y proporcionadas para un mercado al que el propio Estado invita a volar al país.

4.6. Coherencia con la política Burocracia Cero

La política Burocracia Cero impulsada por el presidente Luis Abinader ofrece un criterio de coherencia para esta revisión. El Decreto 640-20 creó el Programa Gobierno Eficiente (art. 3); el Decreto 707-22 orienta su ejecución a reducir cargas económicas y sociales y a utilizar herramientas de mejora regulatoria, participación y confianza (art. 1, literales a y d). [48,49]

El Consejo considera que, sin las precisiones solicitadas, el esquema propuesto aumenta la burocracia en vez de disminuirla. A las condiciones de acceso al vuelo nocturno se suman dudas sobre vigencia de la competencia IFR, equipos operativos, límites geográficos y autorizaciones especiales. La necesidad de obtener interpretaciones o decisiones caso por caso puede añadir tiempo, gestiones y costos sin que la documentación sometida a consulta que hemos examinado permita identificar todavía su beneficio incremental de seguridad.

La propia promoción del IDAC en AirVenture ha vinculado la captación de turismo privado con la eliminación de trabas burocráticas. Resulta necesario que las instituciones que promueven la llegada de pilotos y las que regulan sus operaciones trabajen con objetivos compatibles. La claridad normativa y la facilidad de cumplimiento deben acompañar la promoción internacional. [53]

Simplificación que debe incorporar la revisión

- Identificar cada exigencia nueva, su riesgo objetivo, responsable, documentación necesaria, costo y plazo; suprimir duplicidades y requisitos sin justificación suficiente.
- Reutilizar la información ya disponible en la Administración y coordinar la gestión entre dependencias, evitando que el piloto aporte repetidamente los mismos documentos.
- Establecer un procedimiento claro y oportuno para autorizaciones especiales, con condiciones publicadas, responsables identificados y trazabilidad de la decisión, incluidas las misiones sanitarias.
- Publicar criterios uniformes para pilotos, instructores, inspectores y ATC, junto con indicadores de tiempos de trámite, consultas recurrentes y resultados de seguridad.

Burocracia Cero no impide controles necesarios de seguridad. Exige que cada carga esté justificada y se aplique de forma eficiente. El AIR debe reconocer tanto la apertura que aporta el nuevo corredor como el costo de sus condiciones de acceso; la mesa revisora debe escoger la combinación que alcance el objetivo de seguridad con menor carga evitable. [44–49]

4.7. Escenarios costeros y mapas de conectividad

Los casos siguientes son hipotéticos y sirven para comparar el alcance geográfico de los corredores con posibles necesidades de conectividad. No constituyen planes de vuelo ni demuestran que una ruta o un aeródromo estén autorizados para operar de noche. Las referencias AIP se identifican en el Anexo III; el estado efectivo de instalaciones, horarios y procedimientos requiere la publicación vigente y sus NOTAM. [38,43]

Escenario 4 PTLA con base en Samaná que queda en Montecristi

Un piloto con licencia de transporte de línea aérea —PTLA—, habilitación instrumental y experiencia reciente aplicable sale de día desde Samaná/El Catey (MDCY) hacia Montecristi (MDMC), en una aeronave certificada, equipada y en condiciones de operar IFR. Una demora deja pendiente el regreso hasta la noche. El supuesto establece luna llena y el país completamente despejado, con meteorología visual en el recorrido previsto.

El piloto queda en Montecristi al no disponer de una salida nocturna ordinaria autorizada que resuelva las condiciones del aeródromo y del trayecto fuera de los corredores analizados. MDMC figura en el AIP consultado como VFR y con horario HJ; no se identificaron procedimientos instrumentales publicados para ese aeródromo. La restricción geográfica se añade, por tanto, a limitaciones propias del lugar de salida. [1,36,38]

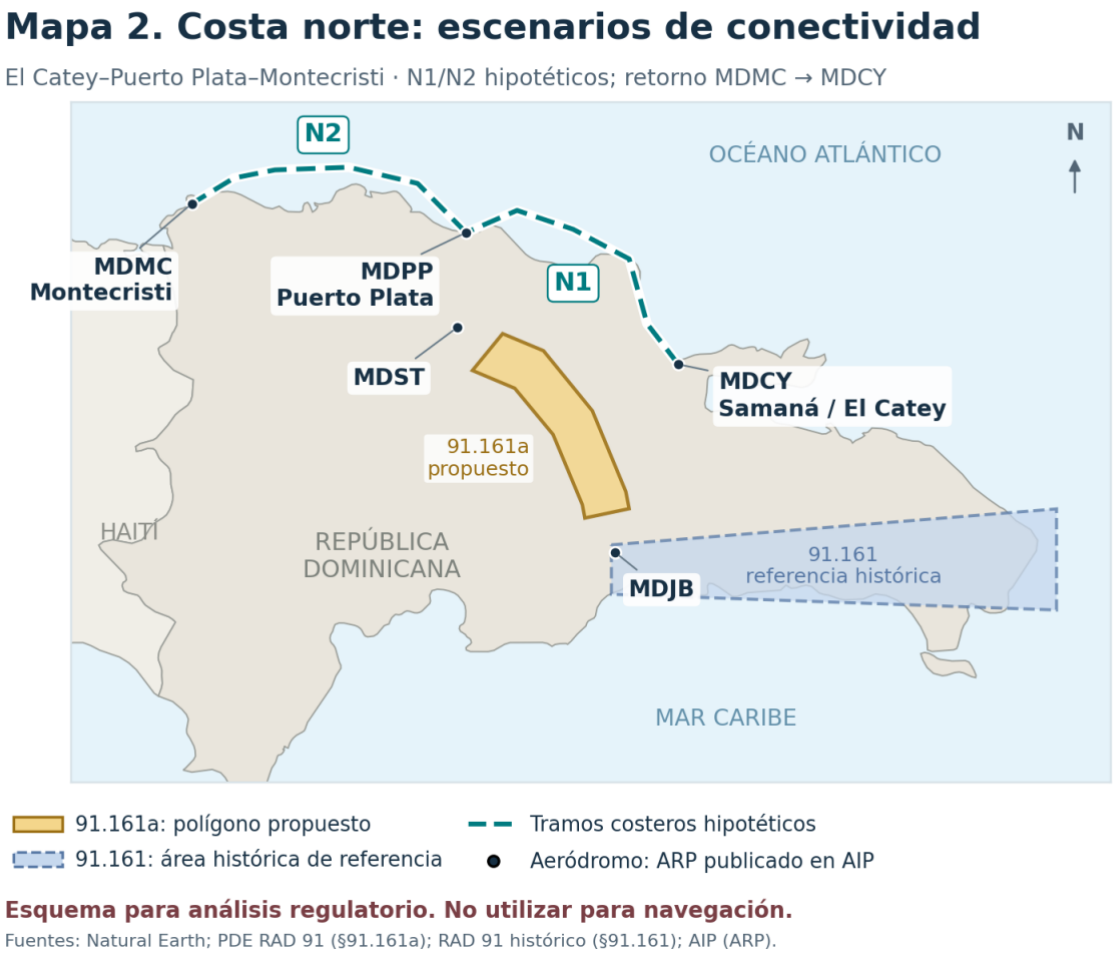
El caso muestra por qué imponer la habilitación IFR y equipo IFR no resuelve por sí solo toda necesidad operacional. Tampoco la falta de una aproximación instrumental equivale, en abstracto, a prohibición de cualquier tramo IFR: deben evaluarse por separado salida, tramo visual, autorización y condiciones del aeródromo. La luna llena y el cielo despejado no garantizan referencias suficientes sobre agua ni suplen luces, horario o autorización.

Solicitamos estudiar qué infraestructura, evaluación de riesgo y autorización específica permitirían una alternativa proporcional cuando las condiciones sean adecuadas. Hasta que exista una opción segura y legal, el supuesto admite permanencia o transporte alternativo. La observación no afirma un derecho actual a despegar de Montecristi de noche.

Lectura de los mapas

La capa 91.161a se traza con las coordenadas de la propuesta MDJB–MDST. La capa 91.161 es un área de referencia tomada de la copia oficial histórica del RAD 91, pendiente de cotejo con la circular y el AIP consolidados. No se amplían los polígonos para hacerlos coincidir artificialmente con los aeropuertos. Las líneas costeras N1, N2, S1 y S2 representan relaciones de conectividad a examinar, no rutas publicadas. [1,36,42,43]

Mapa 2 Escenarios de la costa norte



El Catey (MDCY), Puerto Plata (MDPP) y Montecristi (MDMC). Líneas hipotéticas fuera de los polígonos representados; no equivalen a permisos de ruta o de operación nocturna. Fuentes: [1,36,38,42,43].

N1 Samaná y Puerto Plata

Una demora en Samaná prolonga hasta la noche un desplazamiento previsto hacia Puerto Plata por el litoral norte. El recorrido costero planteado no queda comprendido en los polígonos representados. La mesa debe comparar autorización por condiciones, ruta recomendada y otras opciones, evaluando iluminación real, nubosidad costera, obstáculos, cobertura ATS y disponibilidad de los aeródromos.

N2 Puerto Plata y Montecristi

Un vuelo que conecta Puerto Plata y Montecristi enfrenta la misma exclusión geográfica en su tramo costero. En Montecristi se añade el horario diurno publicado. El escenario permite separar dos decisiones: estudiar el acceso a una ruta nocturna y evaluar si el aeródromo puede autorizarse y equiparse para recibirla. El retorno del PTLA a Samaná combina N2 y N1 en sentido inverso; no presupone una escala en Puerto Plata.

Mapa 3 Escenarios de la costa sur occidental



Conectividad hipotética desde el área de Santo Domingo hacia Barahona (MDBH) y Cabo Rojo doméstico (MDCR). No se afirma que toda la costa sur esté excluida: el área oriental 91.161 comprende sectores al este de Santo Domingo. Fuentes: [1,36,38,42,43].

S1 Santo Domingo y Barahona

Un desplazamiento previsto desde La Isabela hacia Barahona se retrasa hasta la noche. La alternativa litoral por el entorno de Baní y la bahía de Ocoa queda al oeste del área oriental representada y fuera del nuevo polígono hacia Santiago. Debe evaluarse como posibilidad de conectividad, considerando referencias sobre agua, relieve próximo, alternos, servicios y aptitud nocturna del destino; no se presenta como una ruta ya disponible.

S2 Barahona y Cabo Rojo doméstico

Una necesidad de conexión o posicionamiento entre Barahona y el aeródromo doméstico de Cabo Rojo conduce a examinar el litoral suroeste. El trayecto también queda fuera de los polígonos analizados y exige estudiar infraestructura y autorizaciones de ambos extremos. MDCR corresponde al aeródromo histórico, no al proyecto de nuevo aeropuerto internacional. La cercanía al litoral no elimina el relieve ni la posibilidad de perder referencias. [38,43]

4.8. Inversión aeroportuaria y red de helipuertos

El Consejo considera que la inversión pública y privada en aeropuertos, aeródromos y helipuertos demanda mayor flexibilidad operacional segura y previsible. Una red en expansión debe poder conectar sus instalaciones mediante condiciones proporcionadas al riesgo, sin añadir restricciones geográficas que limiten innecesariamente su aprovechamiento. Solicitamos que esta dimensión forme parte del análisis de impacto de la enmienda.

Nuevos aeropuertos y alcance de las inversiones

El Aeropuerto Internacional de Cabo Rojo se construye en Los Tres Charcos, Oviedo, provincia Pedernales. MINPRE anunció en septiembre de 2026 la meta de iniciar operaciones en febrero de 2027; esa fecha sigue siendo una proyección. El nuevo emplazamiento es distinto del aeródromo doméstico MDCR existente. [56]

El proyecto anunciado con la participación de Alex Rodríguez es el Aeropuerto Internacional de Playa Grande, en la costa norte, municipio Cabrera. La Resolución IDAC 028/2026 autorizó condicionadamente su construcción el 22 de octubre de 2026; no equivale a autorización de operación. Los aproximadamente US$1,000 millones anunciados corresponden al conjunto de inversiones vinculadas al desarrollo de Playa Grande y no al costo aislado del aeropuerto. [57]

La red de helipuertos también necesita conectividad

La inversión heliportuaria tiene una dimensión sanitaria, turística y de respuesta a emergencias. Las inauguraciones de Barahona, Monte Plata y Ciudad Sanitaria Evangelina Rodríguez Perozo documentan recursos públicos ya comprometidos; el SNS identifica además instalaciones habilitadas y obras en la red de trauma. Su utilidad depende de poder enlazar origen, destino, servicios y horarios de forma segura. [60,61]

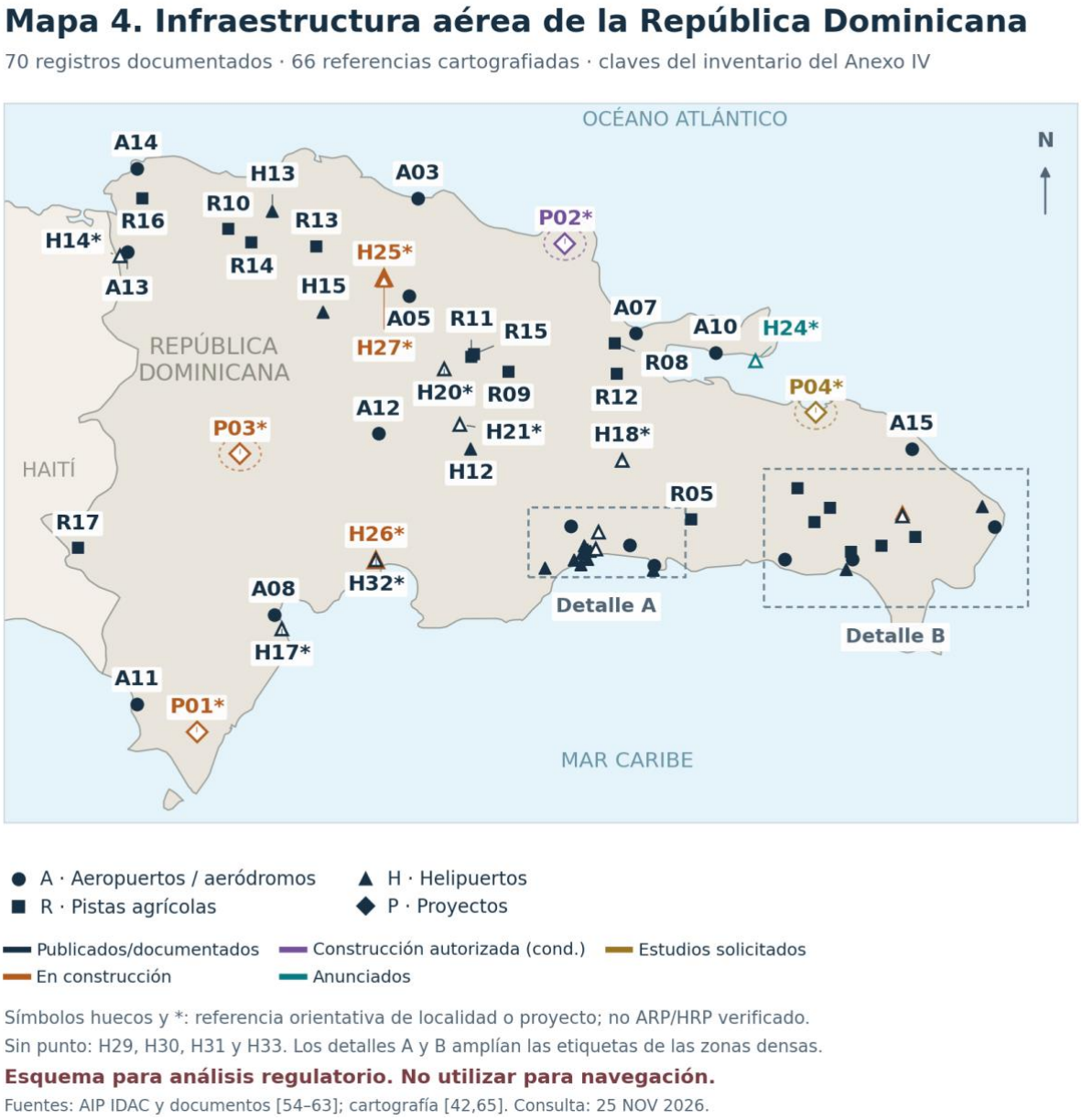
El beneficio a evaluar comprende enlaces domésticos de aviación general y helicópteros, traslado de pacientes y personal, conexión con destinos turísticos y capacidad de absorber demoras. Una plataforma equipada puede quedar subutilizada si el acceso se limita a corredores que no conectan la red o a autorizaciones imprevisibles. Esta es una hipótesis de impacto que debe medirse con demanda, costos y restricciones reales, sin atribuir una pérdida económica todavía no cuantificada.

Recomendaciones para la mesa revisora

- Evaluar acceso VFR nocturno por condiciones verificables y rutas recomendadas, con competencia, equipo, meteorología, obstáculos y servicios adecuados.
- Coordinar al IDAC, Departamento Aeroportuario, Turismo, Salud, promotores y operadores para que la regulación acompañe la infraestructura y su entrada en servicio.
- Medir demoras, cancelaciones, traslados terrestres adicionales y utilización de instalaciones; comparar mitigaciones y sus costos antes de imponer restricciones generales.

La existencia o inversión en una instalación no acredita por sí sola aptitud nocturna. Deben mantenerse la evaluación de riesgos y las autorizaciones que correspondan a cada aeronave, operador, ruta y lugar. La flexibilidad propuesta busca ampliar las opciones que puedan demostrarse seguras.

Mapa 4 Infraestructura aeronáutica documentada y proyectos



Inventario documental al 25 de noviembre de 2026: 70 registros, de los que 66 tienen representación geográfica y cuatro helipuertos se identifican únicamente en el Anexo IV. Las zonas orientativas no representan un ARP ni un emplazamiento exacto. Fuentes: AIP y documentos [54-63]; referencias cartográficas [42,65]. No utilizar para navegación.

Proyectos destacados: P01, Cabo Rojo/Oviedo (construcción); P02, Playa Grande (construcción autorizada condicionadamente); P03, El Granero del Sur (construcción); P04, Miches (estudios solicitados). La presencia de un símbolo no acredita disponibilidad actual, acceso público ni autorización VFR nocturna. El Anexo IV relaciona identificadores, estados, fechas y límites de ubicación.

V. PROPUESTA DE MESA DE TRABAJO REVISORA

El Consejo de Capitanes recomienda formalmente que el IDAC convoque una mesa técnica revisora de las disposiciones VFR nocturnas del RAD 91. Las diferentes organizaciones de pilotos del país mantienen discrepancias de criterio sobre esta materia. Esa diversidad debe ser incorporada al proceso de evaluación, no interpretada como falta de compromiso con la seguridad operacional ni como consenso inexistente.

5.1. Integración y garantías de participación

Convocar a todas las organizaciones representativas de pilotos que deseen participar, incluyendo asociaciones de aviación general, pilotos profesionales y comerciales, aeroclubes y organizaciones de pilotos de helicópteros. Invitar también, según el tema, a escuelas, operadores, especialistas en seguridad operacional, aeronavegabilidad, meteorología, ATS y aeródromos. La Dirección de Normas de Vuelo coordinaría la mesa con apoyo jurídico y de seguridad operacional del IDAC.

Cada organización podrá designar representantes, presentar evidencia y formular propuestas. Se recomienda una agenda común, acceso equitativo a información desidentificada, actas de reuniones y declaración de conflictos de interés. Las discrepancias deben quedar registradas; ninguna asociación debe tener poder de veto ni presumirse portavoz de las demás. La decisión final corresponde al IDAC y debe ser motivada.

5.2. Mandato y productos

- Revisar el texto vigente y propuesto, la circular aplicable y el AIP; identificar obligaciones internacionales frente a decisiones nacionales.
- Examinar datos desagregados de exposición, accidentes, incidentes y desorientación nocturna; evaluar topografía, iluminación, infraestructura y cobertura ATS; elaborar una matriz de peligros y mitigaciones.
- Comparar modelos internacionales y requisitos nocturnos; resolver ambigüedades IFR, criterios horarios, desvíos y autorizaciones sanitarias; incorporar el AIR con costos, beneficios, alternativas e impacto sobre el mercado estadounidense y Puerto Rico.
- Revisar la coherencia con Burocracia Cero, la promoción y las inversiones aeroportuarias y heliportuarias, coordinando al IDAC, Departamento Aeroportuario, Turismo, Salud y operadores. [48,49,51-61]
- Elaborar una redacción consensuada cuando sea posible, anexar posiciones discrepantes y publicar una matriz de respuesta a los comentarios.

5.3. Cronograma sugerido y decisión transitoria

Proponemos convocatoria dentro de 15 días de aceptada la recomendación; revisión de datos y alternativas durante los siguientes 30 días; y entrega de texto y acta final en un máximo orientativo de 60 días desde la convocatoria. Solicitamos valorar la ampliación o reapertura de la consulta y diferir la adopción definitiva de las disposiciones controvertidas hasta concluir la revisión, sin afectar medidas de seguridad vigentes ni facultades urgentes legalmente justificadas.

VI. CONCLUSIONES

Solicitamos al IDAC reconsiderar las restricciones propuestas sobre VFR nocturno, publicar su fundamento estadístico y técnico, resolver las ambigüedades sobre experiencia reciente y operatividad de equipos IFR, uniformar los criterios horarios y evaluar los escenarios operacionales descritos. Recomendamos convocar una mesa de trabajo revisora con participación amplia de las organizaciones de pilotos del país antes de adoptar definitivamente las disposiciones controvertidas.

La decisión debe incorporar un AIR previo con efectos económicos, costos, beneficios y alternativas, conforme a las leyes 107-13 y 167-21, esta última modificada por la Ley 14-25, y al Decreto 486-22 en lo compatible con esa reforma. Pedimos que el IDAC publique y motive su evaluación, proporcional a los impactos, y contraste las cargas nuevas con el beneficio de apertura del corredor y con opciones de entrenamiento nocturno y acceso por condiciones. [44–47]

La regulación también debe guardar coherencia con Burocracia Cero y con la promoción del país en SUN ’n FUN y Oshkosh. Para Estados Unidos, incluido Puerto Rico, mercado que el Consejo considera principal para nuestra aviación general receptiva, solicitamos reglas previsibles, diferencias justificadas frente al modelo FAA y orientación bilingüe. La mesa debe integrar esta dimensión comercial y de simplificación, junto con la seguridad, y registrar consensos y discrepancias. [48-53] Las inversiones en Pedernales, Playa Grande y helipuertos deben acompañarse de conectividad segura y mayor flexibilidad proporcional a la capacidad y al riesgo de cada instalación. [56-61]

El Consejo de Capitanes reitera su disposición de colaborar con la autoridad y con las demás organizaciones, aun cuando existan diferencias de criterio. La regulación debe ser el resultado de un proceso técnico transparente, no de la prevalencia de una posición institucional por encima de la evidencia.

Las referencias documentales generales [1–6] y la comparación internacional se documentan en el Anexo II [7-29]; la ampliación técnica, jurídica y cartográfica, en el Anexo III [30-65]. El Anexo IV identifica instalaciones y precisión del mapa. Escenarios, cálculos y plazos propuestos requieren validación técnica.

ANEXO I. MATRIZ DE CAMBIOS PROPUESTOS

Prioridad alta: seguridad, claridad jurídica o proceso de revisión. Prioridad media: implementación y evaluación. Las propuestas constituyen instrucciones de revisión, no requisitos promulgados.

Sección / tema	Modificación solicitada	Fundamento / prioridad
01 • 91.119	Revisar exclusividad de corredores para helicópteros; definir condiciones por entorno y misión.	Riesgo específico • Alta
02 • 91.161	Evaluar conversión del corredor existente en ruta recomendada.	Flexibilidad • Alta
03 • 91.161a(a)	Suprimir exigencia instrumental general o justificar y delimitar su alcance.	Competencia • Alta
04 • 91.161a(a)	Eliminar ambigüedad sobre recencia y competencia IFR exigidas mientras el vuelo permanece VFR; cotejar 91.163(e).	Claridad • Alta
05 • 91.161a(b)	Evaluar corredor Santiago como ruta recomendada, con obstáculos y alternos publicados.	Planificación • Alta
06 • 91.161a(c)	Validar 3,500 pies AMSL mediante estudio de terreno y obstáculos; precisar excepciones.	CFIT • Alta
07 • 91.163(g)	Precisar equipo IFR operativo, inspecciones aplicables y tratamiento de averías; distinguir aptitud IFR y VFR nocturna.	Proporcionalidad • Alta
08 • 91.163(g)	Definir equipo de montaña y criterios de confiabilidad; reconocer aviónica equivalente autorizada.	Aeronavegabilidad • Alta
09 • 91.164	Separar aptitud nocturna del aeródromo de su ubicación dentro de un corredor.	Acceso seguro • Alta
10 • RAD 61/91	Evaluar entrenamiento nocturno y experiencia reciente como alternativas.	Factores humanos • Alta

ANEXO I. MATRIZ DE CAMBIOS (CONT.)

Sección / tema	Modificación solicitada	Fundamento / prioridad
11 • Aeronaves experimentales	Evitar exclusión automática; respetar limitaciones y capacidades aprobadas.	Tecnología • Alta
12 • Transición día/noche	Uniformar criterio horario de pilotos y ATC; distinguir noche, recencia de pasajeros y horario HJ.	Decisiones PIC • Alta
13 • Misiones especiales	Definir autorización oportuna para traslados desde aeródromos domésticos y zonas evaluadas para helicópteros.	Interés público • Alta
14 • Rutas costeras	Estudiar escenarios norte y sur occidental, riesgos sobre agua y desvíos meteorológicos preventivos.	Topografía • Media
15 • Datos de seguridad	Publicar datos desagregados de VFR nocturno y desorientación, gravedad y tasas por exposición.	Evidencia • Alta
16 • Impacto regulatorio	Incorporar AIR previo con costos y beneficios, población afectada y alternativas, conforme al marco actualizado de mejora regulatoria.	Ley 167-21 y Ley 14-25 • Alta
17 • Armonización	Justificar divergencias frente a FAA y facilitar su comprensión por visitantes de EE.UU., incluido Puerto Rico.	Interoperabilidad • Alta
18 • Turismo e infraestructura	Alinear regulación, Burocracia Cero e inversión en aeropuertos y helipuertos; evaluar acceso nocturno seguro por condiciones y mayor conectividad.	Conectividad • Media
19 • Mesa revisora	Convocar organizaciones de pilotos con criterios divergentes y expertos; garantizar participación plural.	Legitimidad técnica • Alta
20 • Consulta y transición	Valorar ampliación/reapertura; publicar actas, disensos, respuestas y texto consolidado.	Transparencia • Alta
21 • Seguimiento	Evaluar resultados tras implementación mediante indicadores de exposición y seguridad.	Mejora continua • Media

Solicitud final: que el IDAC emita una respuesta motivada a cada observación e incorpore los resultados de la mesa revisora al expediente de la Enmienda 7.

ANEXO II FUENTES DE LA COMPARACIÓN INTERNACIONAL

Consulta de fuentes oficiales al 25 de noviembre de 2026. Las referencias identifican la disposición utilizada; las condiciones de licencias y de operación se distinguen en el capítulo II. Los números [1–6] corresponden a las referencias documentales generales del informe. El Anexo III reúne las fuentes de la ampliación de los capítulos III y IV.

Referencias documentales

[1] IDAC. Propuesta de Desarrollo o Enmienda del RAD 91, Enmienda 7, pp. 2, 4–5. Documento suministrado; aprobación interna consignada el 26 de octubre de 2026.

[2] The Captains Council y ADAG. Observaciones conjuntas a la propuesta de Enmienda 7 del RAD 91, 28 de octubre de 2026, pp. 2–8.

[3] OACI. Anexos 1, 2 (§4.3), 6 y 19; Doc. 9859, Manual de gestión de la seguridad operacional.

[4] FAA. 14 CFR §§61.3(e), 61.57(b) y (c), 61.109(a), 61.110, 91.119, 91.155, 91.157, 91.205 y 91.319. eCFR, consulta del 25 de noviembre de 2026. Acceso: www.ecfr.gov/current/title-14.

[5] AOPA Air Safety Institute. Accident and Incident Analysis: Night Flying 2017–2021, resumen ejecutivo. Publicado en 2023; consulta directa del 25 de noviembre de 2026.

[6] República Dominicana. Decreto 640-20, Ley 167-21, Ley 14-25 y decretos 486-22 y 707-22. Las disposiciones aplicadas y sus fuentes se desarrollan en el Anexo III [44–49].

ANEXO II FUENTES DE LA COMPARACIÓN INTERNACIONAL

[7] Argentina ANAC
Resolución 651/2025, publicada el 19 de septiembre de 2025. Antecedente de la reforma de licencias y habilitaciones; texto actualizado.
Resolución 651/2025

[8] Argentina ANAC
Resolución 957/2025, publicada el 22 de diciembre de 2025; considerandos y arts. 1 y 8. La comunicación oficial de la misma fecha confirma la ampliación nacional del VFR nocturno.
Resolución 957/2025 | Comunicación oficial ANAC

[9] Argentina ANAC
Resolución 65/2026, publicada el 27 de enero de 2026, y RAAC 61, sexta edición, enero de 2026. Secciones 61.520(a)(1)(v) y 61.535; páginas PDF 62 y 66.
Resolución 65/2026 | RAAC 61 vigente en la revisión

[10] Canadá Transport Canada
Standard 421, apartado 421.42(1), Night Rating para Private Pilot Licence Aeroplane. Requisitos de experiencia nocturna, instrucción instrumental y pericia.
Standard 421 apartado 421.42

[11] Unión Europea y EASA
Reglamento (UE) 1178/2011, FCL.810(a), texto consolidado de 22 de febrero de 2026. Reglamento (UE) 923/2012, SERA.5005(c), para las condiciones operacionales nacionales.
Part FCL en EUR Lex | SERA en EASA

[12] Francia SIA
AIP ENR 1.2, apartado 1.2.5.5, FRA.5005(c)(5) ter. Folio ENR 1.2-3, 19 de marzo de 2026, reproducido en paquete AIP de junio de 2026. Rutas recomendadas y obligatorias.
AIP Francia ENR 1.2

[13] Alemania legislación federal
Luftverkehrs-Ordnung, §36, vuelos según reglas visuales de noche. Remisión a SERA.5005(c) y régimen particular de Luftsportgeräte.
LuftVO §36

ANEXO II FUENTES DE LA COMPARACIÓN INTERNACIONAL

[14] España ENAIRE
AIP ENR 1.2, apartado de vuelos VFR nocturnos, páginas 3 y 4. Requisitos operacionales, mínimos, alturas y aeródromos.
AIP España ENR 1.2

[15] Suiza FOCA
Formulario 60.611, NIT Night VFR (A), FCL.810. Resumen oficial de formación, experiencia y acreditación para aviones.
Formulario FOCA 60.611

[16] Reino Unido CAA
Night rating for aeroplanes/microlights. Requisitos del curso, relación con la PPL y distinción entre VFR nocturno e IFR.
Guía oficial de habilitación nocturna

[17] Australia legislación federal
Civil Aviation Safety Regulations 1998, compilación de 29 de septiembre de 2026. Secciones 61.955–61.990, especialmente 61.975 y tabla 61.980.
CASR Parte 61

[18] Nueva Zelanda CAA
Part 61 Subpart D, 61.153 y 61.155(b)(3). Advisory Circular AC61-3, revisión 31, de 5 de abril de 2025, para experiencia nocturna admisible.
Part 61 Subpart D | AC61-3 revisión 31

[19] Sudáfrica SACAA
Formulario oficial CA 61-10a, de 26 de agosto de 2025, requisitos para Night Rating conforme a CAR 61.10. Examen teórico, prueba e instrucción instrumental.
Requisitos SACAA para Night Rating

[20] Emiratos Árabes Unidos GCAA
CAR-FCL Issue 05, FCL.810(a), página 931, publicado el 22 de septiembre de 2025. AIP ENR 1.2.2(1), paquete 2026-P12, condiciones GCAA para VFR nocturno.
CAR-FCL Issue 05 | AIP EAU ENR 1.2

[21] Qatar QCAA
QCAR 001/2016, Annex I Part-FCL, FCL.810(a), página 61. AIP ENR 1.2, apartados 4 y 5, vigentes desde 6 de agosto de 2026.
QCAR Part FCL | AIP Qatar ENR 1.2

ANEXO II FUENTES DE LA COMPARACIÓN INTERNACIONAL

[22] Omán CAA
CAR-FCL revisión 02, FCL.810(a), efectiva el 1 de septiembre de 2024; CAR 180 revisión 2, 180.201(3), efectiva el 22 de julio de 2024.
CAR-FCL revisión 02 | CAR 180 Rules of the Air

[23] México SCT y DOF
Reglamento de Tránsito Aéreo, artículo 76, texto oficial. NOM-012-SCT3-2012, 5.3.4.1, para autorización de VFR nocturno en helicópteros.
Reglamento de Tránsito Aéreo | NOM-012-SCT3-2012

[24] India Airports Authority of India
AIP ENR 1.2, apartado 3, paquete eAIP v2-06-2026. Restricción horaria y excepciones para vuelos locales y de entrenamiento.
AIP India ENR 1.2

[25] Singapur CAAS
AIP ENR 1.1, apartados 1.2 y 6.2.5, página vigente desde el 19 de marzo de 2026. IFR nocturno como regla y autorización especial ATC en zonas de control.
AIP Singapur ENR 1.1

[26] Taiwán CAA
AIP ENR 1.2.2(1) y 1.2.4(3), AIRAC AMDT 05-26, de 29 de octubre de 2026. Restricción de VFR nocturno y excepciones; tratamiento separado del VFR especial.
AIP Taiwán ENR 1.2

[27] Brasil DECEA
AIP ENR 1.2, apartados 2.3 y 2.4, edición de 29 de octubre de 2026. Requisitos instrumentales y excepciones geográficas para VFR nocturno.
AIP Brasil ENR 1.2

[28] Colombia Aerocivil
AIP ENR 1.2, apartado 11, numeral 3, edición de 1 de octubre de 2026. Excepción nocturna para tramos autorizados conforme al Apéndice 19 del RAC 91.
AIP Colombia ENR 1.2

[29] Filipinas CAAP
PCAR Part 8, edición de enero de 2026, 8.8.3.6(c) y 8.8.3.3(b), folios 8.8-22 y 8.8-23. VFR nocturno sujeto a autorización y distinción frente a VFR especial.
PCAR Part 8 Operations

ANEXO III FUENTES DE LA AMPLIACIÓN TÉCNICA

Consulta realizada el 25 de noviembre de 2026. Las cifras se reproducen con su período y universo; los cálculos y escenarios del Consejo se distinguen de datos observados. Las referencias históricas dominicanas sirven para localizar disposiciones y deben cotejarse con el texto consolidado vigente antes de una decisión normativa u operacional.

[30] Australia ATSB

AR-2012-122, Avoidable Accidents No. 7, Visual flight at night accidents. Publicado el 17 de diciembre de 2013; páginas impresas 3–4. Selección de accidentes de 1993–2012, con las exclusiones y composición señaladas en 3.1.

Informe ATSB

[31] Canadá TSB

Recomendación A16-08 sobre regulación VFR nocturna. Evaluación de marzo de 2026, que refiere al menos cuatro accidentes de helicópteros VFR nocturnos y trece fallecidos durante los diez años precedentes. Un caso citado seguía en investigación.

Recomendación y evaluación TSB

[32] Estados Unidos AOPA Air Safety Institute

Night Flying 2017–2021, apartado Flight Conditions. Complementa el resumen ejecutivo [5] con 390 accidentes en VMC nocturna, 103 mortales. Análisis institucional de aviación general de ala fija; VMC no identifica por sí misma las reglas VFR.

Condiciones de vuelo | Resumen ejecutivo

[33] Francia BEA

Hélicoptères 2022: ocho informes publicados, no ocho sucesos ocurridos en ese año. Informe F-HJAF sobre accidente de 8 de diciembre de 2020, publicado en diciembre de 2022 con errata. Evidencia complementaria de operaciones de helicóptero.

Balance BEA 2022 | Informe F-HJAF

[34] IDAC Memoria Institucional 2025

Apartado 3.1.8, páginas 40–41: comparación de reportes obligatorios y voluntarios tramitados en 2024 y 2025. Las cifras agregadas no constituyen una serie de desorientación nocturna ni una tasa por exposición.

Memoria Institucional 2025

ANEXO III FUENTES DE LA AMPLIACIÓN TÉCNICA

[35] IDAC RAD 61 y enmiendas posteriores

Copia oficial histórica, Enmienda 5 de 29 de noviembre de 2013: 61.57(b), experiencia reciente con pasajeros, y 61.57(c), experiencia instrumental. Resoluciones 042/2023 y 026/2025 documentan enmiendas posteriores. No se presenta la copia histórica como consolidación vigente ni se deducen de ella horas universales de formación.

RAD 61 histórico | Resolución 042/2023 | Resolución 026/2025

[36] IDAC RAD 91 y enmienda posterior

Copia oficial histórica, Enmienda 4 de 15 de agosto de 2011: 91.3, 91.158(c), 91.161–91.164 y 91.213. Se usa para antecedentes de coordinación, equipos y geometría del área 91.161. La Resolución 028/2023 documenta modificaciones posteriores. Se solicita cotejo con la consolidación vigente, CA 91-17 y AIP.

RAD 91 histórico | Resolución 028/2023

[37] IDAC AIP y definición horaria

AIP ENR 1.2, apartado 3, reproducido en AIRAC 1-22, sobre VFR entre puesta y salida del sol. La biblioteca SIAGA anuncia una edición posterior de RAD 1; su consolidación íntegra no pudo recuperarse durante esta revisión. Se solicita definición oficial vigente y coordinación de sus efectos con recencia, luces, trámites y horario de aeródromos.

AIP AIRAC 1-22 | Biblioteca oficial SIAGA

[38] IDAC AIP aeródromos domésticos

AD 1.3, índice de aeródromos, y AD 2, aeródromos domésticos, efectivos al 4 de septiembre de 2025 en las publicaciones consultadas. Montecristi MDMC figura VFR y HJ. No se identificaron procedimientos instrumentales publicados de MDMC. Verificar siempre información vigente y NOTAM.

Índice AD 1.3 | Aeródromos domésticos AD 2

ANEXO III FUENTES DE LA AMPLIACIÓN TÉCNICA

[39] ZOHERGA referencia comercial dominicana

Curso de habilitación por instrumentos: teoría, simulador y vuelo por US$7,225, con RD$2,000 administrativos anunciados aparte. La página consultada no expresa vigencia de precios. Sus horas y prerrequisitos describen una oferta comercial y no acreditan por sí solos el mínimo reglamentario general.

Curso y precios publicados

[40] Quiero Ser Piloto bases 2025

Publica costo aproximado de formación instrumental de US$8,000 y referencias de US$190 por hora con instructor y US$145 sin instructor. Los escenarios de horas adicionales, recorrido y práctica son cálculos del Consejo; las tarifas publicadas requieren confirmación comercial.

Bases del concurso 2025

[41] Garmin componentes opcionales de referencia

GPS and Radio Upgrade Solutions, folleto 0825, página 2: GPS 175 US$6,195 y GNC 215 US$5,595. Son precios de componentes, sin representar una configuración IFR completa, su instalación o aceptación en República Dominicana.

Folleto oficial Garmin

[42] Natural Earth base geográfica

Admin 0 Countries, escala 1:10 millones, versión 5.1.1. Base de costa y límites para mapas de análisis, no cartografía aeronáutica. Rutas y meteorología esquemáticas elaboradas por el Consejo para comparar escenarios.

Datos geográficos Natural Earth

[43] IDAC AIP coordenadas de aeropuertos en los mapas

MDCY y MDJB: AIRAC 02-25; MDST: AIRAC 05-25; MDPP y MDBH: fichas AD 2.2; MDMC: [38]; MDCR doméstico: AIRAC 02-24. Se representan puntos de referencia de aeródromo. MDCR no identifica el emplazamiento del nuevo proyecto aeroportuario.

AIRAC 02-25 | AIRAC 05-25 | MDPP | MDBH | AIRAC 02-24

ANEXO III FUENTES DE LA AMPLIACIÓN TÉCNICA

[44] República Dominicana Ley 107-13

Derechos de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativo. Arts. 2, 3.9, 30 y 31.2/31.7: ámbito, proporcionalidad, estudios pertinentes y motivación. Consulta: 25 de noviembre de 2026.

Ley 107-13 en el IDAC

[45] República Dominicana Ley 167-21

Mejora Regulatoria y Simplificación de Trámites. Arts. 2, 7, 9, 10, 22 y 23. Texto original que debe leerse junto con la reforma de la Ley 14-25 [46]. Base del AIR y de su presentación durante la consulta.

Ley 167-21 en el MAP

[46] República Dominicana Ley 14-25

Promulgada el 16 de enero de 2025. Arts. 5, 9 y 10: reforma de atribuciones del MAP, incorporación del art. 45 bis y derogación de los arts. 11 y 12 de la Ley 167-21. Subsisten las obligaciones analíticas citadas en [45].

Texto oficial en Consultoría Jurídica

[47] República Dominicana Decreto 486-22

Reglamento de aplicación de la Ley 167-21. Arts. 10–15: AIR ex ante y profundidad proporcional a los impactos; arts. 33 y 35: consulta y consideración de comentarios. Aplicación en armonía con la Ley 14-25.

Decreto 486-22 en Burocracia Cero

[48] República Dominicana Decreto 640-20

De 11 de noviembre de 2020. Art. 3: creación del Programa Gobierno Eficiente, Burocracia Cero, para simplificación de trámites y servicios y mejora de la calidad regulatoria.

Decreto 640-20 en el CNZFE

ANEXO III FUENTES DE LA AMPLIACIÓN TÉCNICA

[49] República Dominicana Decreto 707-22

Art. 1, literales a y d: reducción de cargas económicas y sociales y herramientas de mejora regulatoria. Organiza la ejecución del Programa Burocracia Cero; no sustituye la competencia técnica del regulador aeronáutico.

Decreto 707-22 en el MAP

[50] OCDE Recomendación sobre política y gobernanza regulatoria

OECD/LEGAL/0390, adoptada el 22 de marzo de 2012. Punto 4 y anexo 4.1–4.6: evaluación temprana y proporcional de alternativas, impactos, costos y beneficios. Referencia de buena práctica, de carácter no vinculante.

Texto de la Recomendación | Naturaleza de los instrumentos OCDE

[51] Presidencia Promoción dominicana en SUN ’n FUN 2026

20 de abril de 2026. Departamento Aeroportuario destaca potencial del país en feria SUN ’n FUN 2026. Documenta el mensaje de destino amigable para pilotos, la participación del DA y el apoyo de Turismo.

Comunicado oficial SUN ’n FUN

[52] Presidencia Promoción dominicana en Oshkosh 2025

25 de julio de 2025. RD se destaca nuevamente en la feria de aviación más grande del mundo celebrada en EE. UU. Documenta participación oficial en EAA AirVenture, interés de visitantes en aeronave propia y facilitación de aviación privada.

Comunicado oficial EAA AirVenture

[53] IDAC Campaña de turismo de aviación privada en AirVenture

RD relanza estrategia para atraer turismo de aviación privada en feria Air Venture de Estados Unidos. Identifica Estados Unidos, Canadá y Puerto Rico como procedencias de interés y relaciona la promoción con reducción de trabas. No establece una cuota de mercado dominicano.

Publicación oficial del IDAC

ANEXO III FUENTES DE LA AMPLIACIÓN TÉCNICA

[54] IDAC Inventario y coordenadas de aeropuertos y aeródromos

AIP AD 1.3 y fichas AD 2; aeropuertos internacionales, base San Isidro, domésticos y pistas agrícolas. Cotejo con checklist de 14 MAY 2026. Cueva de las Maravillas procede de AD 1.3-6 histórico, efectivo 13 JUL 2023. Publicación y disponibilidad operacional son condiciones diferentes; el Anexo IV delimita la cobertura.

Índice AD 1.3 | Domésticos y agrícolas AD 2 | Las Américas | Punta Cana | San Isidro | Cueva de las Maravillas

[55] IDAC AIP AD 3 Helipuertos

AD 3-1: AIRAC 7-25; AD 3-2: AIRAC 06-25; AD 3-3/4: AIRAC 3-26, efectivo 14 MAY 2026. Se recuperaron 16 registros. La posición publicada de Militar Dajabón resulta incompatible con la localidad y se sustituye únicamente por una referencia urbana aproximada; en Hatillo se normaliza aritméticamente 70°04’60”W a 70°05’00”W.

AD 3-1 | AD 3-2 | AD 3-3 y 3-4

[56] Cabo Rojo internacional Estado de obra y emplazamiento

MINPRE, 7 SEP 2026: construcción en Oviedo y meta anunciada de operación en febrero de 2027. DGAPP, informe topográfico FID-2023-0002, pp. 2, 8 y 16: Los Tres Charcos y controles WGS84. El mapa usa la media de cuatro controles como referencia del área del proyecto, no como ARP ni umbral de pista.

Estado de la obra | Informe topográfico DGAPP

[57] Playa Grande Inversión y autorización condicionada de construcción

Presidencia, 6 MAR 2026: iniciativa con participación de Alex Rodríguez en la costa norte. Decreto 115-26: aeropuerto privado no comercial, municipio Cabrera. Resolución IDAC 028/2026, 22 OCT 2026, pp. 5–6: construcción condicionada y requisitos previos a operar. Los US$1,000 millones anunciados corresponden al desarrollo asociado; DGCINE aporta solo una referencia regional de la playa.

Anuncio de inversión | Decreto 115-26 | Resolución 028/2026 | Referencia regional DGCINE

[58] El Granero del Sur Construcción documentada en San Juan

MINPRE, 19 MAR 2025: inversión anunciada superior a RD$580 millones para el aeropuerto. DA, 3 JUN 2026: fase final en Barranca; no se verificó inauguración posterior. La coordenada de ONE, División Territorial 2020, corresponde a la provincia San Juan y se utiliza como zona orientativa, no como emplazamiento de la pista.

MINPRE | Actualización del DA | Referencia provincial ONE

[59] Miches Iniciativa de estudios aeroportuarios

Senado, 29 ABR 2026: aprobación de resolución que solicita estudios técnicos para un aeropuerto internacional en Miches. No acredita autorización de obra. Plan Municipal de Desarrollo, §7.1, p. 25: coordenada del municipio, utilizada únicamente para localizar la iniciativa en el mapa.

Resolución reseñada por el Senado | Plan Municipal de Desarrollo

ANEXO III FUENTES DE LA AMPLIACIÓN TÉCNICA

[60] Inversión pública e inauguraciones de helipuertos

Comunicados oficiales sobre Luis J. Féliz en Barahona (28 OCT 2022, unos RD$26 millones), Caonabo Soriano en Monte Plata (acto 2 FEB 2025, más de RD$17.4 millones) y Ciudad Sanitaria Evangelina Rodríguez Perozo (15 AGO 2025, más de RD$60 millones). Son importes anunciados por obra, no costos anuales ni presupuestos de habilitación VFR nocturna.

Barahona | Monte Plata | Ciudad Sanitaria

[61] Servicio Nacional de Salud Red de trauma y helipuertos

Balance SNS del 14 JUL 2026 y publicación de 1 JUL 2026: instalaciones habilitadas y obras en la red hospitalaria. Distinguen las ciudades sanitarias Evangelina Rodríguez Perozo y Luis Eduardo Aybar. Las obras de Cabral y Báez se describen como trabajos o habilitación sobre infraestructura que tenía antecedentes; no se cuentan dos helipuertos por ese motivo.

Balance SNS | Red de trauma y obras | Antecedente Cabral y Báez (2022)

[62] Departamento Aeroportuario e IGN Red pública y proyectos heliportuarios

Memoria DA 2024 y Memoria IGN 2025: proyectos, iluminación y trabajos geodésicos; referencia a Basílica de Higüey. La actualización DA de 28 AGO 2026 mantiene Santiago en trabajos finales; la meta de inauguración no se toma como apertura comprobada. Cayo Levantado se conserva con puesta en servicio pendiente de confirmación. Parte del contenido DA está alojado en su portal OGTIC de desarrollo.

Memoria DA 2024 | Memoria IGN 2025 | Trabajos de Santiago

[63] Otras plataformas oficiales y límites de georreferenciación

Fuentes de INDOMET, Presidencia y Ejército para Agüita Fría, presa de Rincón, Fortaleza 19 de Marzo y CEMED. Las noticias acreditan instalaciones o actuaciones, pero no todas publican coordenadas. H29, H30, H31 y H33 figuran solo en el inventario por falta de posición suficientemente verificada; las fechas de evidencia se indican por registro.

Agüita Fría | Presa de Rincón | Fortaleza 19 de Marzo | CEMED

[64] Bávaro Antecedente excluido de las obras activas

Decreto 2-24, de 5 ENE 2024, deroga el decreto aprobatorio 270-20 del Aeropuerto Internacional de Bávaro. No se localizó reautorización posterior en fuente primaria al corte de esta revisión; se excluye del mapa de obras e iniciativas verificadas. Esta exclusión no afecta al helipuerto Bávaro / Helitours, que es una instalación distinta.

Nota de Presidencia | Decreto 2-24

[65] Fuentes auxiliares de localización de helipuertos

Fichas del Departamento Aeroportuario alojadas en su portal OGTIC de desarrollo y mapas Google incorporados; página de contacto del Hospital Cabral y Báez; GeoNames para Dajabón, Bonao, Azua e Higüey; MAP/COEDOM y corroboración secundaria NearPlace para el entorno de Luis Eduardo Aybar. Se utilizan exclusivamente como referencias de localidad o entorno, redondeadas a 0.01°, sin atribuirles carácter de coordenadas aeronáuticas oficiales. Consulta: 25 NOV 2026.

DA: Barahona | DA: Monte Plata | DA: Ciudad Sanitaria Evangelina Rodríguez Perozo | DA: Hospital Juan Bosch | DA: Basílica de Higüey | DA: Cayo Levantado | DA: Santiago | Hospital Cabral y Báez: ubicación | GeoNames: Dajabón | GeoNames: Bonao | GeoNames: Azua | GeoNames: Higüey | MAP/COEDOM: dirección de Luis Eduardo Aybar | NearPlace: referencia secundaria del hospital Aybar

ANEXO IV INVENTARIO DEL MAPA NACIONAL

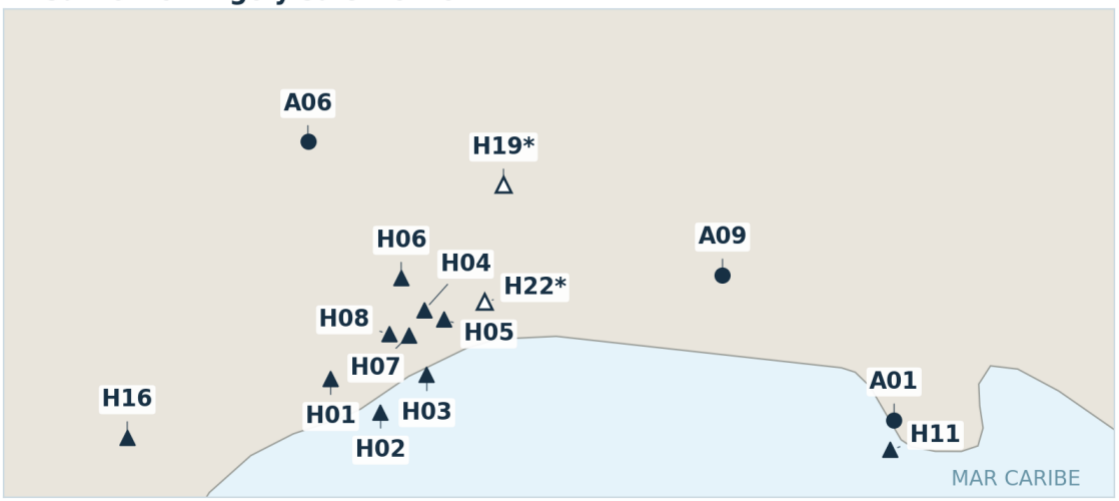
Relación documental utilizada para el mapa nacional, consultada al 25 de noviembre de 2026. No constituye un censo exhaustivo de todas las plataformas privadas ni una certificación de disponibilidad. Los identificadores A, R, H y P son etiquetas del informe, no códigos aeronáuticos. El asterisco identifica una posición orientativa o del área del proyecto.

Ampliaciones para identificar las zonas densas

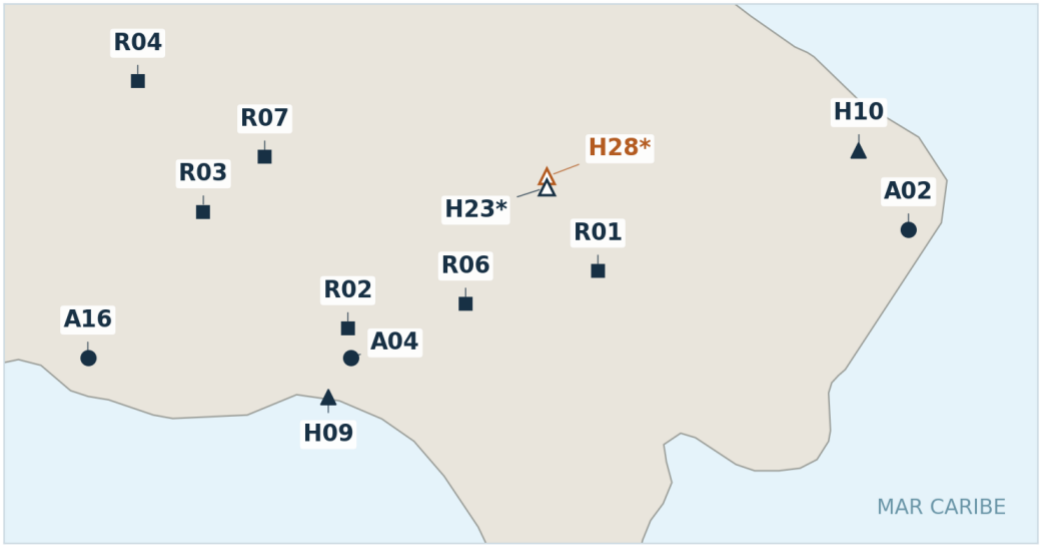
Mapa 4 · Detalles de identificación

Ampliaciones A y B del mapa nacional · mismas claves, colores y criterios del inventario

A. Santo Domingo y su entorno



B. Este: La Romana, Higüey y Punta Cana



* / símbolo hueco: localidad aproximada. Las posiciones no acreditan apertura, acceso ni permiso nocturno.

Esquema para análisis regulatorio. No utilizar para navegación.

Fuentes: AIP IDAC y documentos [54–63]; cartografía [42,65]. Consulta: 25 NOV 2026.

Los detalles A y B amplían las zonas indicadas en el mapa nacional. Las claves remiten a las tablas siguientes y conservan los mismos colores, estados y criterios de precisión.

ANEXO IV INVENTARIO DEL MAPA NACIONAL

A. Aeropuertos y aeródromos (16)

Puntos de referencia tomados de las fichas AIP consultadas. «Publicado» describe la evidencia documental y no confirma el estado operativo del día.

ID	Instalación / código	Referencia y estado documentado	Fuente
A01	Las Américas — José Francisco Peña Gómez / MDSD	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A02	Punta Cana / MDPC	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A03	Puerto Plata — Gregorio Luperón / MDPP	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A04	La Romana — Casa de Campo / MDLR	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A05	Cibao — Santiago / MDST	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A06	La Isabela / Higüero — Dr. Joaquín Balaguer / MDJB	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A07	El Catey — Juan Bosch / Samaná / MDCY	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A08	Barahona — María Montez / MDBH	Aeropuerto internacional publicado en el AIP. Coordenada de referencia AIP.	[54]
A09	Base Aérea San Isidro / MDSI	Base militar publicada en el AIP. Acceso sujeto a su régimen específico.	[54]
A10	Arroyo Barril / MDAB	Aeródromo doméstico publicado en el AIP (4 SEP 2025).	[54]
A11	Cabo Rojo (aeródromo doméstico existente) / MDCR	Aeródromo doméstico publicado en el AIP (4 SEP 2025).	[54]
A12	Constanza / MDCZ	Aeródromo doméstico publicado en el AIP (4 SEP 2025).	[54]
A13	Dajabón / MDDJ	Aeródromo doméstico publicado en el AIP (4 SEP 2025).	[54]
A14	Montecristi / MDMC	Aeródromo doméstico publicado en el AIP (4 SEP 2025).	[54]
A15	Nisibón Airpark	Aeródromo publicado en el AIP (4 SEP 2025); sin código OACI publicado en la ficha consultada.	[54]
A16	Cueva de las Maravillas	Antecedente AIP histórico (13 JUL 2023); disponibilidad actual pendiente de verificación.	[54]

A11 es el aeródromo doméstico Cabo Rojo (MDCR). El proyecto internacional en Oviedo se identifica por separado como P01. Las fichas de aeropuertos internacionales también se relacionan en [43,54].

ANEXO IV INVENTARIO DEL MAPA NACIONAL

R. Pistas agrícolas (17)

La inclusión describe la red física publicada. No supone que estas pistas tengan acceso público, servicios o habilitación para vuelos nocturnos.

ID	Instalación / código	Referencia y estado documentado	Fuente
R01	Baigua / MDBG	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R02	Batey Cacata / MDBC	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R03	Batey Lechuga / MDBE	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R04	El Prado	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R05	Los Llanos de Sabanatosa / MDLL	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R06	Magdalena (Cuya) / MDMA	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R07	Tentación	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R08	Aglipo (Nagua)	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R09	Angelina (Cotuí) / MDAN	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R10	Cerro Gordo (Montecristi)	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R11	El Ranchito (La Vega) / MDER	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R12	Limón del Yuna	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R13	Peñuela (Esperanza / Valverde Mao) / MDES	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R14	Piloto (Guayubín / Montecristi) / MDPM	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R15	Sabana Rey (La Vega)	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R16	Walterio / MDWO	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]
R17	Jimaní / MDJI	Pista agrícola publicada en AD 2, 4 SEP 2025. Posición AIP.	[54]

Fuente común: AIP AD 2, edición consultada de 4 SEP 2025. «NIL» en el original indica ausencia de código publicado; no se ha creado un designador aeronáutico. [54]

ANEXO IV INVENTARIO DEL MAPA NACIONAL

H. Helipuertos publicados en el AIP (16)

Quince posiciones proceden del AIP. H14* utiliza una referencia aproximada de Dajabón por inconsistencia de la coordenada publicada. La publicación no acredita permiso nocturno.

ID	Instalación / código	Referencia y estado documentado	Fuente
H01	Cedopex	Distrito Nacional. Publicado en AIP, OCT 2025.	[55]
H02	Helipuerto de Santo Domingo	Malecón de Santo Domingo. Publicado en AIP, OCT 2025.	[55]
H03	Hotel Santo Domingo	Distrito Nacional. Publicado en AIP, OCT 2025.	[55]
H04	Plaza de la Salud	Distrito Nacional. Publicado en AIP, OCT 2025.	[55]
H05	Banco Popular	Distrito Nacional. Publicado en AIP, SEP 2025.	[55]
H06	Residencia Pedro Rivera	Distrito Nacional. Publicado en AIP, SEP 2025.	[55]
H07	Torre Intercentro	Distrito Nacional. Publicado en AIP, SEP 2025.	[55]
H08	World Trade Center & Conventions	Distrito Nacional. Publicado en AIP, SEP 2025.	[55]
H09	Casa de Campo	La Romana. Publicado en AIP, MAY 2026.	[55]
H10	Bávaro / Helitours	La Altagracia. Publicado en AIP, MAY 2026.	[55]
H11	Edificio Norge Botello (IDAC)	Entorno de Las Américas. Publicado en AIP, MAY 2026.	[55]
H12	Finca Palo Alto	Bonao, según denominación AIP. Publicado en MAY 2026.	[55]
H13	Irvin Crespo	Mao, según denominación AIP. Publicado en MAY 2026.	[55]
H14*	Militar Dajabón	AIP MAY 2026: coordenada incompatible con la localidad. Se representa solo Dajabón, de forma aproximada.	[55]
H15	La Mansión	San José de las Matas. Publicado en AIP, MAY 2026.	[55]
H16	Helipad Hatillo	San Cristóbal. AIP MAY 2026; normalización aritmética de la longitud publicada.	[55]

H16: 70°04’60”W se normaliza a 70°05’00”W, manteniendo equivalencia aritmética. H14* no representa un HRP verificado. Referencia cartográfica de localidad en [65].

ANEXO IV INVENTARIO DEL MAPA NACIONAL

H. Red pública, sanitaria y proyectos (12)

Todos los puntos de esta tabla son aproximaciones de localidad, señaladas con *. Los estados corresponden al último hito oficial recuperado, no a una inspección actual.

ID	Instalación / código	Referencia y estado documentado	Fuente
H17*	Luis J. Féliz / Barahona	Barahona, malecón. Inaugurado el 28 OCT 2022; inversión anunciada de unos RD$26 millones.	[60]
H18*	Caonabo Soriano	Hospital Ángel Contreras, Monte Plata. Inaugurado el 2 FEB 2025; más de RD$17.4 millones anunciados.	[60]
H19*	Ciudad Sanitaria Dra. Evangelina Rodríguez Perozo	Santo Domingo Norte / complejo Ney Arias Lora. Inaugurado el 15 AGO 2025; más de RD$60 millones anunciados.	[60]
H20*	Hospital Traumatológico y Quirúrgico Prof. Juan Bosch	El Pino, La Vega. Habilitado según balance SNS de 14 JUL 2026; DA refiere operaciones en AGO 2026.	[61] [62]
H21*	Hospital Provincial Dr. Pedro Emilio de Marchena	Bonao. Habilitado según balance SNS de 14 JUL 2026.	[61]
H22*	Ciudad Sanitaria Dr. Luis Eduardo Aybar	Distrito Nacional. Habilitado según balance SNS de 14 JUL 2026; distinto de H19.	[61]
H23*	Basílica Nuestra Señora de la Altagracia	Higüey. Instalación documentada por DA y trabajos geodésicos del IGN (memorias 2024–2025).	[62]
H24*	Cayo Levantado	Bahía de Samaná. Anunciado; puesta en servicio pendiente de confirmación en las fuentes revisadas.	[62]
H25*	Helipuerto de Santiago / Parque Central	Parque Central, Santiago. Trabajos finales reportados por DA el 28 AGO 2026; apertura posterior no verificada.	[62]
H26*	Hospital Traumatológico de Azua	Azua. Obras reportadas por SNS el 1 JUL 2026; apertura posterior no verificada.	[61]
H27*	Hospital Regional Universitario José María Cabral y Báez	Santiago. Obras / habilitación reportadas por SNS el 1 JUL 2026 sobre infraestructura con antecedentes.	[61]
H28*	Hospital General y de Especialidades Nuestra Señora de La Altagracia	Higüey. Obras reportadas por SNS el 1 JUL 2026; apertura posterior no verificada.	[61]

Las cifras de inversión son importes anunciados por obra, no costos anuales ni liquidaciones finales. H19 y Ney Arias Lora corresponden al mismo complejo; no se duplican. Las posiciones se apoyan en mapas institucionales y referencias cartográficas auxiliares, redondeadas a 0.01°; no son coordenadas aeronáuticas. [65]

ANEXO IV INVENTARIO DEL MAPA NACIONAL

H. Otras plataformas y posiciones no verificadas (5)

Se conservan estos registros para identificar instalaciones y proyectos respaldados por documentos, aunque cuatro no tengan georreferencia suficiente.

ID	Instalación / código	Referencia y estado documentado	Fuente
H29	Proyecto Helipuerto Palacio Nacional	Distrito Nacional. Proyecto en Memoria DA 2024; no se verificó obra ni apertura. Sin punto en el mapa.	[62]
H30	Proyecto Agüita Fría / Parque Nacional José Armando Bermúdez	Agüita Fría / Parque Armando Bermúdez. Construcción descrita por INDOMET/ONAMET en actividad de 2024; nota sin fecha formal. Sin punto.	[63]
H31	Presa de Rincón / instalaciones de remo y canotaje	Entorno de presa de Rincón. Plataforma documentada en inauguración de instalaciones de remo, 27 ABR 2023. Sin punto.	[63]
H32*	Fortaleza 19 de Marzo	Azua. Plataforma documentada en reinauguración de la fortaleza, 7 JUN 2018. Solo referencia urbana aproximada.	[63]
H33	Sede del CEMED	Santo Domingo. Plataforma documentada en inauguración de la sede, 2 JUL 2026. Ubicación precisa no verificada; sin punto.	[63]

H29, H30, H31 y H33 no reciben un punto en el mapa. No se sustituye una coordenada desconocida por la de una montaña, parque, ciudad o edificio supuesto. H26* y H32* comparten la referencia urbana de Azua, sin implicar que tengan el mismo emplazamiento. [62,63,65]

ANEXO IV INVENTARIO DEL MAPA NACIONAL

P. Aeropuertos en desarrollo e iniciativas (4)

Todos se representan con *: las referencias cartográficas no deben interpretarse como coordenadas de pista, ARP ni ubicación exacta del predio propuesto.

ID	Instalación / código	Referencia y estado documentado	Fuente
P01*	Aeropuerto Internacional de Cabo Rojo / Oviedo	Los Tres Charcos, Pedernales. En construcción (MINPRE, 7 SEP 2026); meta anunciada de operación en FEB 2027. Punto del área del proyecto, distinto del aeródromo MDCR.	[56]
P02*	Aeropuerto Internacional de Playa Grande	Cabrera, costa norte. Iniciativa con participación de Alex Rodríguez. Construcción autorizada condicionadamente por IDAC el 22 OCT 2026. Punto regional de Playa Grande, no del predio.	[57]
P03*	Aeropuerto Doméstico El Granero del Sur	Barranca, San Juan. Fase final de construcción reportada por DA el 3 JUN 2026. Apertura posterior no verificada. Punto provincial orientativo de San Juan.	[58]
P04*	Miches: iniciativa de estudios aeroportuarios	Costa este. Resolución del Senado del 29 ABR 2026 que solicita estudios técnicos. No acredita autorización ni inicio de obra. Referencia municipal orientativa.	[59]

P01: media de cuatro controles topográficos WGS84 del estudio DGAPP. P02: referencia regional DGCINE de la playa Playa Grande. P03: referencia provincial ONE. P04: referencia municipal del Plan de Desarrollo de Miches. [56-59]

Bávaro no se presenta como aeropuerto en obra: su decreto aprobatorio fue derogado por el Decreto 2-24 y no se localizó reautorización primaria posterior. La iniciativa de Miches corresponde a estudios solicitados por el Senado, no a una autorización de construcción. El Portillo se excluye por el antecedente AIP de pista cerrada. [54,59,64]

La inclusión de pistas agrícolas, instalaciones militares o helipuertos privados identifica infraestructura conocida; no amplía su uso autorizado ni los convierte en alternativas de acceso público. Para una operación concreta deben verificarse publicaciones vigentes, NOTAM, permisos, horario y condiciones del lugar.

CONSEJO DE CAPITANES

The Captains Council Inc.

CORREO ELECTRÓNICO
info@captainscouncil.org

SITIO WEB
www.captainscouncil.org

DIRECCIÓN
18459 Pines Blvd. #158
Pembroke Pines, Florida 33029