PROPUESTA DE DESARROLLO O ENMIENDA (PDE) PARA EL REGLAMENTO AERONÁUTICO DOMINICANO

REPÚBLICA DOMINICANA
INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL

PROPUESTA DE DESARROLLO O ENMIENDA (PDE)
Reglamento Aeronáutico Dominicano

Nombre de la Dirección de Área: Dirección de Normas de Vuelo			**Documento Afectado:** RAD 91
Nombre del Departamento: Gestión de Documentación y Formación Técnica			**Número de Enmienda: 7**
Sección/ Sub-Sección/ Párrafos Apéndices /Adjuntos	**Texto de la Enmienda o Modificación**	**Referencia**	**Observaciones**
Contenido			
91.3	**Responsabilidad y autoridad del piloto al mando** c) El piloto al mando es responsable de notificar… Nota.- *En el RAD 1, se define la expresión "lesión grave".*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación se adiciona Nota
91.9	**Manual de vuelo de la aeronave (AFM)** b) El Manual de vuelo de la aeronave (AFM)…. c) El Manual de vuelo de la aeronave (AFM) u otros documentos o información relacionados con toda limitación de utilización establecida para la aeronave por la autoridad encargada de la certificación del Estado de matrícula y requeridos para la aplicación de las subsecciones 91.377, ~~y~~ 91.379 y 91.655 y del RAD 43, párrafo 43.5 (c), debe ser llevado a bordo de la aeronave.	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación
91.33	**Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando (o mientras giren los rotores en un helicóptero)** b) Cuando el reabastecimiento de combustible…. **Nota 1**. *En el Anexo 14, Volumen I, figuran disposiciones relativas al reabastecimiento de aeronaves y en el Manual de servicios de*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación se adiciona Nota 1 y 2 El literal c) que existía se cambió con el título de Nota 3.

	aeropuertos (Doc. 9137), Partes 1 y 8, se encuentra orientación sobre métodos seguros de reabastecimiento. **Nota 2**. *Se requieren precauciones adicionales cuando el reabastecimiento sea de combustibles distintos al queroseno de aviación o cuando el reabastecimiento tenga como consecuencia una mezcla de queroseno de aviación con otros combustibles de aviación para motores de turbina, o cuando se utilice una línea abierta.* ~~c~~ **Nota 3**. …….		
91.119 a) 3) b)	**Alturas mínimas** a) … 3) En otras áreas que no sean congestionadas. A una altitud menor de quinientos (500) pies sobre la superficie incluyendo la línea costera, excepto sobre agua fuera de la línea costera o áreas escasamente pobladas. En esos casos, la aeronave no debe ser operada más cerca de quinientos (500) pies de una persona, embarcación, vehículo o estructura. b) Helicópteros. Excepto ~~cuando se realicen~~ durante operaciones ~~bajo condiciones~~ VFR n~~N~~octurnas~~o~~, ~~una persona~~ los helicópteros pueden operar por debajo de los mínimos establecidos en los párrafos a)~~(2b)~~ ~~o~~ y a)~~(3c)~~ de esta subsección, siempre que ~~si~~ la operación se realice ~~conducida~~ sin riesgo para las personas o ~~la~~ propiedades en la superficie. Además, toda ~~cada~~ persona que opere un helicóptero debe cumplir con ~~cualquier~~ las rutas, corredores, alturas y demás condiciones ~~o altitud~~ específicamente establecidas o autorizadas ~~para helicópteros~~ por el IDAC. Las operaciones VFR nocturnas deben realizarse únicamente en los corredores autorizados y de conformidad con las alturas mínimas y demás condiciones establecidas por el IDAC.	Modificación interna	Modificación
91.149	**Plan de vuelo: Contenido** **Nota.** *Los procedimientos relativos a los planes de vuelo y los servicios conexos figuran en los PANS-ATM (Doc. 4444) de la OACI.* El Plan de vuelo debe contener información respecto a los conceptos siguientes: ------	Anexo 2, Enmienda 48; Capítulo 3, 3.3	Modificado
91.151	**Plan de vuelo: Presentación** b) …. 6) cualquier vuelo VFR con intención de operación en los aeropuertos, aeródromos	LAR 91, Parte 1, Sección 91.210	Nuevo, el numeral 6)

	domésticos o en el circuito de tránsito aéreo, dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento;		
91.151	**Plan de vuelo: Presentación** c) A menos que el IDAC prescriba otra cosa y/u otra manera, ~~S~~se debe presentar antes de la salida un Plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo, ~~antes de la salida~~ o por cualquier vía digital autorizada por el IDAC~~, transmitirse durante el vuelo,~~ a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio de control aeroterrestre competente. ~~a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.~~	Anexo 2, Enmienda 48; Capítulo 3, 3.3.1.3	Modificado
91.152	**Cambios en el Plan de vuelo** **Nota.** *La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.* a) A reserva de lo dispuesto --------	Anexo 2, Enmienda 48; Capítulo 3, 3.3.4	Modificado
91.152	**Cambios en el Plan de vuelo** a) A reserva de lo dispuesto en el párrafo 91.154b (e), todos los cambios de un Plan de vuelo presentado para un vuelo IFR o para un vuelo VFR que se realice como vuelo controlado, se deben notificar lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. Excepto para los vuelos internacionales, que por su naturaleza involucran los servicios de agencias de seguridad, migración, aduanas o cualquier trámite con otros organismos de seguridad del Estado. b) Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del Plan de vuelo se deben notificar lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. c) Ninguna aeronave que haya despegado conforme a un plan de vuelo internacional, previamente autorizado por las autoridades competentes, podrá aterrizar en un área o	Modificación interna	Modificado

	aeródromo distinto al destino consignado en dicho plan, ni interrumpir total o parcialmente el vuelo, salvo en caso de emergencia, por razones de seguridad operacional o cuando medie autorización de la autoridad competente.		
91.161	~~**Espacio Aéreo Utilizable**~~ **Corredor VFR nocturno - MDJB-MDPC-MDJB**	Modificación interna	Modificado título
91.161a	**91.161a Corredor VFR nocturno – MDJB-MDST-MDJB** a) Ninguna persona deberá operar una aeronave dentro del área descrita en el párrafo (b) de esta subsección a menos que sea titular de una habilitación en instrumentos para poder cumplir, cuando fuere necesario con lo prescrito en la subsección 91.163(e) de este reglamento. b) A condición de lo prescrito en el párrafo (a) de esta subsección una persona puede realizar una operación VFR nocturno dentro del Corredor VFR Nocturno MDJB–MDST-MDJB delimitado por los siguientes puntos geográficos, en el orden indicado: Punto 1: N18° 44' 02.56" W69° 55' 49.48" Punto 2: N18° 47' 48.89" W69° 56' 35.20" Punto 3: N19° 05' 49.96" W70° 04' 28.95" Punto 4: N19° 19' 11.34" W70° 15' 59.20" Punto 5: N19° 22' 59.38" W70° 25' 35.94" Punto 6: N19° 14' 47.87" W70° 32' 42.26" Punto 7: N19° 10' 49.80" W70° 22' 44.84" Punto 8: N19° 00' 32.92" W70° 13' 43.88" Punto 9: N18° 44' 55.77" W70° 06' 50.29" Punto 10: N18° 41' 57.62" W70° 06' 14.77" Punto 11: N18° 44' 02.56" W69° 55' 49.48". Nota: *Ver la figura "Corredor VFR Nocturno-MDJB-MDST-MDJB", de la Circular de Asesoramiento 91-17 donde se define gráficamente el corredor por las coordenadas citadas arriba*. c) La altitud mínima de operación dentro de este corredor será de 3 500 pies AMSL, salvo autorización del control de tránsito aéreo para situaciones de emergencia o separación operacional.	Modificación Interna	Nuevo

91.163	**91.163 Otros Requisitos para operaciones ~~de Vuelo Visual~~ VFR Nocturno** g) Las aeronaves que operen bajo reglas VFR Nocturno dentro de corredores especiales designados deberán estar equipadas para operaciones de vuelo por instrumento y con equipo requerido en terreno montañoso.	Modificación interna	Nuevo
91.164	**Aeródromos utilizables** Excepto que sea de otra manera autorizado por el IDAC, ninguna persona puede despegar o aterrizar bajo condiciones VFRN fuera de los aeródromos, helipuertos y pistas de aterrizaje equipados con las ayudas luminosas apropiadas para operaciones nocturnas que han sido autorizadas por el IDAC dentro del espacio aéreo utilizable establecido en las subsecci~~ó~~ones 91.161 y 91.161a.	Modificación interna	Modificado
91.183	**Comunicaciones** b) 2) iii) cuando reciba guía vectorial radar o efectúe un desplazamiento indicado por el ATC, utilizando la navegación de área (RNAV) sin un límite especificado, volverá a la ruta del Plan de vuelo actualizado al alcanzar el siguiente punto significativo, a más tardar, teniendo en cuenta la altitud mínima de vuelo que corresponda;	Anexo 2, Enmiendas 47 y 48; Apéndice 4, 3.6.5.2.2, c)	Modificado
91.205	**Requisitos para todos los vuelos** b) Para todos los vuelos …… 3) todo agente que se utilice en los extintores…. i) debe cumplir los requisitos mínimos… ii) no debe ser de un tipo enumerado…. Nota.— *La información relativa a los agentes extintores figura en la Nota técnica núm. 1, New Technology Halon Alternatives, del Comité de opciones técnicas de halones del PNUMA, y en el Informe núm. DOT/FAA/AR-99-63, Options to the Use of Halons for Aircraft Fire Suppression Systems, de la FAA.*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación

91.205	**Requisitos para todos los vuelos** a) Todas las aeronaves deben estar equipadas…. …. b) Para todos los vuelos…… ……. e) Para vuelos según las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) o cuando no puedan mantenerse en la actitud deseada sin referirse a uno o más instrumentos de vuelo, las aeronaves deben estar equipadas con: ~~1) medios que les permitan medir y exhibir en instrumentos:~~ ~~i) las indicaciones especificadas en el párrafo (e) de esta subsección, incluyendo medios para impedir el mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo respecto del párrafo (e)(3) de esta subsección;~~ ~~ii) el viraje y desplazamiento lateral;~~ ~~iii) la actitud de la aeronave, para helicópteros es requerido un indicador por piloto requerido y más un indicador adicional;~~ ~~iv) el rumbo estabilizado de la aeronave;~~ ~~v) si es adecuada, la fuente de energía que acciona los indicadores giroscópicos;~~ ~~vi) la temperatura del aire externo;~~ ~~vii) la velocidad vertical de ascenso y de descenso; y~~ ~~Nota. *Los requisitos de los párrafos (ii), (iii) y (iv) pueden cumplirse mediante combinaciones de instrumentos o sistemas integrados de dispositivos directores de vuelo, siempre que se garantice que no ocurra una falla total, inherente a los tres instrumentos por separado.*~~ 1) Para aviones: i) el rumbo magnético (brújula de reserva); ii) la altitud de presión barométrica; iii) la velocidad indicada, con medios para impedir su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo; iv) el viraje y desplazamiento lateral; v) la actitud de la aeronave; vi) el rumbo estabilizado de la aeronave; Nota.— *Los requisitos de iv), v) y vi) pueden*	Anexo 6 Parte III Enm 26 Anexo 6 Parte II Enm 42 Anexo 6 P2 2.4.7 Anexo 6 P3 4.2.3	Modificado

	satisfacerse mediante combinaciones de instrumentos o sistemas integrados de dispositivos directores de vuelo, siempre que se conserven las garantías de que no ocurra una falla total, inherente a los tres instrumentos por separado. vii) si es adecuada la fuente de energía que acciona los indicadores giroscópicos; viii) la temperatura del aire externo; ix) la velocidad vertical de ascenso y de descenso; x) llevarán a bordo o estarán equipados con medios que les permitan medir y exhibir el tiempo en horas, minutos y segundos; y xi) estarán equipados con los demás instrumentos o equipo que prescriba la autoridad competente 2) Para Helicópteros: i) una brújula magnética; ii) un baroaltímetro de precisión; *Nota.— Debido a una larga experiencia de confusiones, no se recomienda el uso de altímetros de tambor y agujas.* iii) un sistema indicador de la velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo; iv) un indicador de desplazamiento lateral; v) un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial) por cada piloto requerido y un indicador de actitud de vuelo adicional; vi) un indicador de rumbo (giróscopo direccional); vii) un medio para comprobar si es adecuada la fuente de energía que acciona los instrumentos giroscópicos; viii) un medio que indique, en el puesto de pilotaje, la temperatura exterior; ix) un variómetro;		

	x) los demás instrumentos o equipo que prescriba la autoridad competente; y xi) para vuelos nocturnos, las luces especificadas en 4.4.2 g) a k) y 4.4.2.1; y xii) llevarán a bordo o estarán equipados con medios que les permitan medir y exhibir el tiempo en horas, minutos y segundos. ~~2~~ 3) un generador o alternador de capacidad adecuada.		
91.206	**Equipos para las aeronaves que vuelen sobre el agua** d) Helicópteros. Los helicópteros que realizan vuelos…. 1) un chaleco salvavidas…. 2) cuando no lo impida el…. 3) equipo necesario para hacer…. Nota.—*Al determinar la distancia desde tierra mencionada en las subsección 91.206, deberían tenerse en consideración las condiciones ambientales y la disponibilidad de instalaciones y servicios de búsqueda y salvamento.*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación
91.210	**Señalización de las zonas de penetración del fuselaje** a) las señales deben ser de color rojo…… b) si las señales de los ángulos se hallan…… Nota. *Esta norma no exige que una aeronave tenga zonas de penetración del fuselaje.*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación
91.243	**Maletines de vuelo electrónicos (EFB)** b) Funciones EFB. Cuando se utilicen…. … 3) asegurarse de que, en caso de…. Nota.— *En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc. 9859), figura orientación sobre las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional.*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación

91.249	**Equipo de vigilancia** b) Para operaciones en las que se requiere…….. 3) debe contar con la información…… Nota 1.- *En el Manual de vigilancia aeronáutica (Doc. 9924) figura información sobre el equipo de vigilancia.* Nota 2. – *El Manual de comunicaciones y vigilancia basadas en la performance (PBCS) (Doc. 9869) contiene información sobre las especificaciones RSP para la vigilancia basada en la performance.*	Anexo 6 Parte III Enm 26 5.3.2	Modificación
91.259	**Equipos transmisores de vigilancia dependiente automática por radiodifusión (ADS-B OUT) y su uso.** a) A partir del 31 de diciembre de 2027, a menos que el Director General lo autorice de otra manera, ninguna persona deberá operar una aeronave en la Región de Información de Vuelo Santo Domingo (FIR Santo Domingo) a menos que la aeronave tenga instalado equipo ADS-B OUT que: 1) Cumple los requisitos de performance establecidos en: i) la Sección 2 del estándar RTCA DO-260B de RTCA, Inc., o equivalente; o ii) la Sección 2 del estándar RTCA DO-260C de RTCA, Inc., modificado por DO 260C CHG 1, o equivalente. 2) Cumple con los requisitos de la subsección 91.261 de este reglamento. b) Los requisitos del párrafo (a) de esta subsección no se aplican a ninguna aeronave que no haya sido certificada originalmente con un sistema eléctrico accionado por motor, o que no haya sido certificada posteriormente con dicho sistema instalado, incluidos globos y planeadores. Estas aeronaves pueden realizar operaciones en espacio aéreo especificado en este subpárrafo si dichas operaciones se llevan a cabo: 1) fuera de cualquier área de espacio aéreo	FAR 91.225	Nuevo c

	de Clase D o Clase G; y 2) por debajo de la altitud del techo de un área de espacio aéreo de Clase D o Clase G designada para un aeropuerto, o a 10 000 pies (3000 m) sobre el nivel medio del mar, lo que sea más bajo. c) Excepto lo establecido en el párrafo (e) (2) de esta subsección, cada persona que opere una aeronave equipada con equipo ADS-B debe operar este equipo en modo transmisor en todo momento, a menos que: 1) sea autorizado de otra forma por el IDAC cuando la aeronave realiza una misión gubernamental sensible para fines de defensa nacional, seguridad nacional, inteligencia o aplicación de la ley, y la transmisión comprometería la seguridad de la misión o supondría un riesgo para la seguridad de la aeronave, la tripulación o las personas y bienes en el aire o en tierra; o 2) sea autorizado de otra forma por el ATC cuando la transmisión pondría en peligro la ejecución segura de las funciones de control del tránsito aéreo. d) Las solicitudes de desviaciones autorizadas por el ATC de los requisitos de esta subsección deben hacerse a la instalación de ATC con jurisdicción sobre el espacio aéreo correspondiente dentro de los plazos especificados de la siguiente manera: 1) Para la operación de una aeronave con un ADS-B inoperativo, hacia el aeropuerto de destino final, incluyendo cualquier parada intermedia, o para dirigirse a un lugar donde se puedan realizar reparaciones adecuadas, o ambas cosas, la solicitud puede hacerse en cualquier momento. 2) Para la operación de una aeronave que no esté equipada con ADS-B, la solicitud debe realizarse al menos una (1) hora antes de la operación propuesta. e) Para aeronaves no tripuladas: 1) Ninguna persona puede operar una		

	aeronave no tripulada bajo un plan de vuelo y comunicación bidireccional con el ATC a menos que: i) Esa aeronave tenga equipo ADS-B OUT instalado que cumple con los requisitos de performance de la Sección 2 del estándar RTCA DO-260B o de la Sección 2 del estándar RTCA DO-260C de RTCA, Inc., modificado por DO 260C CHG 1, o equivalentes; y ii) El equipo ADS-B cumple con los requisitos de la subsección 91.261 de este reglamento. 2) Ninguna persona puede operar una aeronave no tripulada bajo este reglamento con ADS-B, en modo transmisor a menos que: i) la operación se realiza bajo un plan de vuelo y la persona que opera esa aeronave no tripulada mantiene comunicación bidireccional con el control de tránsito aéreo; o ii) el uso de ADS-B OUT está autorizado de otra manera por el IDAC.		
91.261	**91.261 Requisitos de performance del equipo transmisor de vigilancia dependiente automática por radiodifusión (ADS-B OUT)** a) Definiciones. Para los fines de este reglamento se aplican las siguientes definiciones: Categoría de integridad de navegación (NIC). Especifica un radio de contención de integridad alrededor de la posición reportada de la aeronave. Categoría de precisión de navegación para la posición (NACP). Especifica la precisión de la posición de una aeronave reportada. Categoría de precisión de navegación para la velocidad (NACV). Especifica la precisión de la velocidad de una aeronave reportada. Enlace descendente. Expresión que se refiere a la transmisión de datos desde una aeronave hacia tierra. Las señales aire a tierra en Modo S se transmiten por el canal de frecuencias de	FAA 91.227 FAA 91.227	Nuevo

	respuesta de 1 090 MHz. Fuente de la posición. Se refiere al equipo instalado a bordo de una aeronave utilizado para procesar y proporcionar información sobre la posición de la aeronave (por ejemplo, latitud, longitud y velocidad). Garantía de diseño del sistema (SDA). Indica la probabilidad de que una avería de la aeronave provoque la transmisión de información falsa o engañosa. Retardo no compensado. Es el tiempo por el que la aeronave no compensa el retardo. Retardo total. Es el tiempo total entre que se mide la posición y que la aeronave transmite la posición. Nivel de integridad de vigilancia (SIL). Indica la probabilidad de que la posición horizontal reportada supere el radio de contención definido por la NIC por muestra o por hora. Vigilancia dependiente automática por radiodifusión – emisión (ADS-B OUT). Una función en una aeronave o vehículo que transmite en radiodifusión periódicamente su vector de estado (posición y velocidad) y otra información obtenida de los sistemas de a bordo en un formato adecuado para receptores con capacidad ADS-B IN. Vigilancia dependiente automática por radiodifusión – recepción (ADS-B IN). Una función que recibe datos de vigilancia de fuentes de datos ADS-B OUT. b) **Requisitos de potencia de emisión en enlace descendente a 1 090 MHz**. 1) Las aeronaves que operen en el espacio aéreo de Clase A deben tener equipamiento instalado que cumpla con los requisitos de antena y potencia de salida de los equipos de Clase A1S, A1, A2, A3, B1S o B11 según se definen en la Sección 2 del estándar RTCA DO-260B, o la Sección 2 del estándar RTCA DO-260C modificado por DO 260C CHG 1, o		

	equivalentes. 2) Las aeronaves que operan en espacio aéreo como está descrito en la subsección 91.259(a) deben tener instalado equipo que cumpla con los requisitos de antena y potencia de salida de Clase A1S, A1, A2, A3, B1S o B1 según se definen en la Sección 2 del estándar RTCA DO-260B, o la Sección 2 del estándar RTCA DO-260C modificada por DO 260C CHG 1, o equivalentes. c) Requisitos de performance de salida ADS-B OUT para NACP, NACV, NIC, SDA, y SIL. 1) Para aeronaves con ADS-B OUT, según lo requerido en los párrafos 91.259 (a) y (b) de este reglamento: i) la NACP de la aeronave debe tener menos de 0,05 millas náuticas; ii) la NACV de la aeronave debe medir menos de 10 metros por segundo; iii) la NIC de la aeronave debe ser inferior a 0,2 millas náuticas; iv) la SDA de la aeronave debe ser menor o igual a 10−5 por hora de vuelo; y v) el SIL de la aeronave debe ser menor o igual a 10−7 por hora de vuelo o por muestra. 2) Los cambios en la NACP y NACV, SDA y el SIL deben emitirse en un plazo de diez (10) segundos. 3) Los cambios en la NIC deben emitirse en un plazo de doce (12) segundos. d) Elemento mínimo de mensaje de difusión establecido para ADS-B OUT. Cada aeronave debe transmitir la siguiente información, según la definición de la Sección 2 del estándar RTCA DO-260B; la Sección 2 del estándar RTCA DO-260C modificada por DO 260C CHG 1, o equivalentes. El piloto debe introducir la siguiente información sobre		

	los elementos del mensaje listados en los párrafos (d) (7) a (10) de esta subsección durante la fase correspondiente del vuelo: 1) la longitud y anchura de la aeronave; 2) una indicación de la latitud y longitud de la aeronave; 3) una indicación de la altitud de presión barométrica de la aeronave; 4) una indicación de la velocidad de la aeronave; 5) una indicación de si un sistema anticolisión de a bordo está instalado y funcionando en un modo que pueda generar avisos de resolución; 6) si se instala un sistema anticolisión de a bordo operativo, una indicación de si está en vigor un aviso de resolución; 7) una indicación del código del transpondedor Modo A especificado por el ATC; 8) una indicación de la identificación de la aeronave que se presenta en el plan de vuelo o se utiliza para comunicarse con el control de tránsito aéreo, excepto cuando el piloto no ha presentado un plan de vuelo, no ha solicitado servicios de control aéreo y utiliza una dirección temporal autoasignada de 24 bits. 9) una indicación de si la tripulación ha identificado una emergencia, fallo en la comunicación por radio o interferencia ilegal; 10) una indicación del "IDENT" de la aeronave para el ATC; 11) una indicación de la dirección OACI asignada de 24 bits, excepto cuando el piloto no ha presentado un plan de vuelo, no ha solicitado servicios de ATC y está usando una dirección temporal autoasignada de 24 bits; 12) una indicación de la categoría de emisor		

	de la aeronave; 13) una indicación de si existe una capacidad ADS-B IN; 14) una indicación de la altitud geométrica de la aeronave; 15) una indicación de la categoría de precisión de navegación para la posición (NACP); 16) una indicación de la categoría de precisión de navegación para la velocidad (NACV); 17) una indicación de la categoría de integridad de la navegación (NIC); 18) una indicación de la garantía de diseño del sistema (SDA); y 19) una indicación del nivel de integridad de la fuente (SIL). e) Requisitos de retardo ADS-B. 1) La aeronave debe transmitir su posición geométrica a más tardar 2,0 segundos desde el momento de medición de la posición hasta el momento de transmisión. 2) Dentro de la asignación total de 2,0 segundos, puede haber un retardo no compensado máximo de 0,6 segundos. La aeronave debe compensar cualquier retardo superior a 0,6 segundos hasta el máximo total de 2,0 segundos extrapolando la posición geométrica al tiempo de transmisión del mensaje. 3) La aeronave debe transmitir su posición y velocidad al menos una vez por segundo mientras está en el aire o mientras se mueve en la superficie del aeropuerto. 4) La aeronave debe transmitir su posición al menos una vez cada 5 segundos mientras esté estacionada en la superficie del aeropuerto.		
91.308	**Vuelo en formación**	Modificación	Modificado

	c) Ninguna persona debe operar una aeronave como servicio de transporte de pasajeros en vuelo de formación.	interna	
91.329	**Servicios e instalaciones de vuelo** a) El piloto al mando no puede iniciar……. Nota.- *"Medios razonables", en esta norma significa el uso, en el punto de salida, de la información de que disponga el piloto al mando, o bien publicada oficialmente por los servicios de información aeronáutica, o bien que pueda conseguirse fácilmente de otras fuentes.*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación
91.335	**Emergencias en vuelo** a) En caso de una emergencia que ponga en peligro la seguridad operacional o la protección de la aeronave o de las personas, si hay que tomar alguna medida que infrinja los reglamentos o procedimientos locales, el piloto al mando lo debe notificar ~~sin demora a las autoridades locales competentes~~ sin demora al ATC. b) Si lo exige el Estado donde ocurra el incidente, el piloto al mando debe presentar un informe sobre tal emergencia a la autoridad competente de dicho Estado. En este caso, el piloto al mando debe presentar también una copia del informe al Estado de matrícula de la aeronave. Tales informes se deben presentar, tan pronto como sea posible y, por lo general, dentro de un plazo de diez (10) días. c) Deberá presentar un informe por escrito al IDAC en un plazo no mayor de 72 horas, detallando una descripción de las razones de la emergencia.	LAR 91, Parte 1, Sección 91.520	Modificado
91.349	**Observaciones meteorológicas y operacionales expedidas por los pilotos** El piloto al mando debe notificar lo antes posible al ATC si encuentra condiciones meteorológicas adversas o situaciones de vuelo imprevistas que a su criterio pudieran afectar la seguridad operacional de otras aeronaves, completando lo dispuesto en la subsección 91.154c. **Nota.** *Los procedimientos empleados para hacer observaciones meteorológicas a bordo de las aeronaves en vuelo, así como para su anotación y*	Anexo 6, Parte II; Enmienda 42; Capítulo 2, 2.2.4.2.1.	Modificado

	notificación, figuran en el Anexo 3, los PANS-ATM (Doc. 4444), los PANS-MET (Doc. 10157) y los Procedimientos suplementarios regionales (Doc. 7030) de la OACI.		
91.351	**Continuación de un vuelo o de una aproximación por instrumentos** a)…. b) Continuación de una aproximación por instrumentos…… 1)… ~~2) en el segmento de aproximación final si la DH o MDH es mayor que 300 m (1 000 ft).~~ Nota 1. - *Cuando se emplea el RVR, el RVR de control es el RVR del punto de toma de contacto, salvo que lo prescriban de otro modo los criterios del IDAC.* Nota 2.— *En los PANS-OPS (Doc. 8168), Volumen II, figuran criterios para el tramo de aproximación final.*	Anexo 6 Parte III Enm 26 2.6.3.2	Modificación
91.351	**Continuación de un vuelo o de una aproximación por instrumentos** c) Si, de acuerdo… En todo caso, ninguna aeronave debe proseguir su aproximación para el aterrizaje más allá de un punto en el cual se infringirían los mínimos de utilización de aeródromo o helipuerto.	Anexo 6 Parte III Enm 26 2.6.3.3	Modificado
91.355	**Continuación de un vuelo o de una aproximación por instrumentos** d) Los helipuertos de alternativa en el mar no deben utilizarse cuando sea posible llevar combustible suficiente para llegar a un helipuerto de alternativa en tierra. En un entorno hostil no deben utilizarse helipuertos de alternativa en el mar.	Anexo 6 Parte III Enm 26 2.7.3	Modificado
91.357	**Gestión del combustible en vuelo** b) El piloto al mando debe notificar al ATC….. Nota 1. *La declaración de COMBUSTIBLE MÍNIMO informa al ATC que todas las opciones de aeródromos~~, helipuerto~~ o lugares de aterrizaje previstos se han reducido a un aeródromo ~~helipuerto~~ o lugar de aterrizaje ~~de aterrizaje previsto~~ específico, que no se dispone de ningún lugar de aterrizaje precautorio y que cualquier cambio respecto de la autorización existente, o demora de tráfico aéreo, puede ~~dar lugar a~~ resultar en un aterrizaje con menos del combustible de reserva final previsto. Esta situación no es una*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación

	situación de emergencia sino una indicación de que podría producirse una situación de emergencia si hay más demora. ***Nota 2.*** *El lugar de aterrizaje precautorio significa lugar de aterrizaje, distinto del lugar de aterrizaje previsto para un helicóptero, donde se espera que pueda realizarse un aterrizaje seguro antes del consumo del combustible de reserva final previsto.*		
91.379	**Limitaciones en la Performance: Helicópteros** c) Cuando los helicópteros vuelen hacia o desde…. Nota.— *En el Manual de elaboración del código de performance de helicópteros (Doc. 10110) figura orientación sobre este tema.*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación
91.405	**Responsabilidad de la aeronavegabilidad** El operador es responsable por asegurarse de que: a) la aeronave se mantiene en condiciones de aeronavegabilidad; b) el equipo operacional y de emergencia necesario para un vuelo previsto esté en buenas condiciones; c) el certificado de aeronavegabilidad de~~l~~ la aeronave ~~avión~~ siga siendo válido;	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación
91.602	**Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos en Estados extranjeros** a) El operador se debe cerciorar de que los empleados estén……. Nota 1.— *El Estado de matrícula puede exigir el cumplimiento de medidas más restrictivas, que no contravengan las disposiciones del párrafo (a) de esta subsección.* Nota 2.- *Las reglas referentes al vuelo sobre alta mar están contenidas en el Anexo 2.* Nota 3.- *En los PANS-OPS (Doc. 8168), Volumen I, figura información para los pilotos sobre los parámetros relativos a los procedimientos de vuelo y sobre los procedimientos operacionales. Los criterios para la construcción de procedimientos de vuelo visual y por instrumentos figuran en los PANS-OPS (Doc. 8168), Volumen II. Los criterios sobre el franqueamiento de obstáculos y los empleados en ciertos Estados pueden diferir de los que se encuentran en los PANS-OPS y, por motivos de seguridad operacional, es importante conocer estas diferencias.*	Anexo 6 Parte III Enm 26	Modificación

91.617	**Gestión operacional** a) Cuando el operador bajo esta sección…… …. c) Los registros que se llevan y transfieren de acuerdo con el párrafo (b) se deben mantener en una forma y un formato que garanticen, en todo momento, su legibilidad, seguridad e integridad. Cada operador debe mantener cada registro físico y electrónico requerido por el párrafo (b) (3) de esta subsección, como mínimo durante seis (6) meses, y mantener cada registro requerido por los párrafos (b) (4) y (b) (5) de esta subsección por lo menos (12) meses".	Anexo 6 Parte III Enm 26 6.4.4	Modificado
RAD 91 **Apéndice** "B" (b) (2)	**Apéndice "B" – Transporte y uso de oxígeno** **b) Provisión de oxígeno** 1) No deben iniciarse vuelos…. ….. 2) No deben iniciarse vuelos de aviones presurizados ~~o helicopteros con cabina a presión~~ a menos que lleven suficiente cantidad almacenada de oxígeno …. 3) No deben iniciarse vuelos de helicópteros con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y a una parte de los pasajeros, según las circunstancias del vuelo, en caso de pérdida de la presión, durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento que ocupen sea inferior a 10 000 pies (3 000 m).	Anexo 6 Parte III Enm. 26 2.10.1	Modificación
Apéndice "M"	**Apéndice "M" – Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)** **b) Otorgamiento de certificados y licencias** ~~**Nota 2.** *Hasta tanto se elaboren los SARPS de los Anexos 6 y 8 relativos a los RPAS, el requerimiento de que el personal aeronáutico tenga en posesión el certificado y licencia conforme se prescribe en el RAD 61, no tiene que considerarse de manera automática.*~~ **Nota ~~3~~2.** *El IDAC ha establecido diferencia entre RPA y RPA Pequeño. Este reglamento contempla RPA con un peso de 25 kg (55 libras) o superior. Lo que concierne a la operación de las RPA pequeñas (inferior a 25 kg (55 libras)) y la certificación del personal aeronáutico que las opera está contemplado en el RAD 107.* 1) Un RPAS es aprobado, teniendo en cuenta las interdependencias de los componentes, de	Anexo 2, Enmiendas 47 y 48; Apéndice 4, 2, 2.1, 2.2 y 3.2.	Modificado

	conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos y de forma que concuerde con las disposiciones de los reglamentos afines. Además: i) una RPA debe contar con un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos y de forma que concuerde con las disposiciones del Anexo 8 de la OACI ~~el RAD 21, cuando en éste se implemente~~; y ii) los componentes conexos de un RPAS especificados en el diseño de tipo deben ser certificados y mantenidos de conformidad con los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos y de forma que concuerden con las disposiciones de los Anexos de la OACI afines ~~los RAD 21 y RAD 43, cuando éstos se implementen~~. 2) El operador debe disponer de un certificado de operador de RPAS expedido de conformidad con los R~~r~~eglamentos A~~a~~eronáuticos D~~d~~ominicanos ~~pertinentes~~ y que concuerde con las disposiciones del Anexo 6, Parte IV de la OACI. 3) ~~A partir del 3 de noviembre de 2022,~~ ~~l~~Los pilotos a distancia deben obtener o validar sus licencias de conformidad con las disposiciones del RAD 61. **c) ~~b)~~ Solicitud de autorización** 2) A menos que el IDAC o las AAC de los Estados en que puede operar el RPA determinen otra cosa, la solicitud de autorización debe incluir lo siguiente: ------ xii) capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia: A) frecuencias y equipo de comunicaciones de seguridad operacional aeronáutica, incluyendo: ---- II) enlace o enlaces ~~de mando y control (~~C2~~)~~, incluyendo los parámetros de performance y área de cobertura operacional designada;		
Apéndice "M"	**Apéndice "M" – Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)** **c) Solicitud de autorización** xiv) procedimientos de emergencia, incluyendo: A) fallas de comunicaciones con el ATC;	Anexo 2, Enmiendas 47 y 48; Apéndice 4, 3.2, n)	Modificado

	B) falla del enlace o los enlaces C2; y		

Elaborado por: División Documentos Técnicos Fecha: 21 de septiembre de 2026

Revisado por: Depto. de Operaciones de Vuelo Fecha: 26 de septiembre de 2026

Aprobado por: Noel José Ortiz Fecha: 26 de octubre de 2026

Observaciones (DRRA):