

REPÚBLICA DOMINICANA
INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL
DIRECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA
GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN AERONÁUTICA (AIM)

Apartado Postal 1180, Tel. (809) 221-7909, Santo Domingo, D. N., AILA Tel. (809) 549-1310, ext. 239 y (809) 274-4322 ext. 2293, 2301 FAX (809) 549-0402

AIM DOMINICAN REPUBLIC
WEB SITE : aip.idac.gov.do
AFTN : MDSYNYX
E-MAIL : ais@idac.gov.do
pub@idac.gov.do



AIP
AMDT 08
30 NOV 2018

ENMIENDA REGULAR A LA AIP DE LA REPUBLICA DOMINICANA / REGULAR AMENDMENT TO AIP OF THE DOMINICAN REPUBLIC

ESTA ENMIENDA NO DEBE INTRODUCIRSE EN LA AIP HASTA EL 30 NOV 2018
THIS AMENDMENT SHOULD NOT BE INSERTED INTO THE AIP UNTIL 30 NOV 2018

1.- CONTENIDO:

Esta Enmienda incluye información de carácter duradero contenida en la **AIP / REPUBLICA DOMINICANA**.

- Actualización de Cargos por: Transporte por pasajeros, uso de radio ayudas y sobrevuelos en las páginas GEN 4.1-2, GEN 4.1-3, GEN 4.2-1 y GEN 4.2-2;
- Otras informaciones en las páginas ENR 1.7-1, ENR 1.7-2, ENR 1.7-3 y ENR 1.7-4.

1.- CONTENTS:

This amendment includes information of lasting character contained in the **DOMINICAN REPUBLIC / AIP**.

- Update Charges by: passengers transport, navigation aids use and overflights in the pages GEN 4.1-2, GEN 4.1-3, GEN 4.2-1 and GEN 4.2-2;
- Other informations in the pages ENR 1.7-1, ENR 1.7-2, ENR 1.7-3 and ENR 1.7-4.

2.- INSERTAR / INSERT:

GEN 0		GEN 0	
GEN 0.4-1	30 NOV 18	GEN 0.4-1	13 SEP 18
GEN 0.4-2	30 NOV 18	GEN 0.4-2	13 SEP 18
GEN 0.4-3	30 NOV 18	GEN 0.4-3	13 SEP 18
GEN 0.4-4	30 NOV 18	GEN 0.4-4	13 SEP 18
GEN 0.4-5	30 NOV 18	GEN 0.4-5	13 SEP 18
GEN 4		GEN 4	
GEN 4.1-2	30 NOV 18	GEN 4.1-2	30 NOV 08
GEN 4.1-3	30 NOV 18	GEN 4.1-3	17 JAN 08
NIL		GEN 4.1-4	17 JAN 08
GEN 4.2-1	30 NOV 18	GEN 4.2-1	17 JAN 08
GEN 4.2-2	30 NOV 18		NEW PAGE
ENR 1		ENR 1	
ENR 1.7-1	30 NOV 18	ENR 1.7-1	30 JUL 09
ENR 1.7-2	30 NOV 18	ENR 1.7-2	31 MAY 12
ENR 1.7-3	30 NOV 18	ENR 1.7-3	30 JUL 09
ENR 1.7-4	30 NOV 18	ENR 1.7-4	14 SEP 17

3.- ANÓTESE LA ENMIENDA EN LA PAGINA GEN 0.2-1.

4.- ESTA ENMIENDA INCORPORA LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS SIGUIENTES NOTAM LOS CUALES SERAN CANCELADOS:

NOTAM SERIE / SERIES "C"

2017: NIL

5.- LOS SIGUIENTES SUPs AÚN ESTÁN EN VIGOR.

SUPs SERIE / SERIES "C"

2017: NIL.

6.- LAS SIGUIENTES AICs AÚN ESTÁN EN VIGOR.

AICs SERIE / SERIES "C"

2017: 03.

3.- RECORD ENTRY OF AMENDMENT ON PAGE GEN 0.2-1.

4.- THIS AMENDMENT INCORPORATES THE INFORMATION CONTAINED IN THE FOLLOWING NOTAM, WHICH WILL BE CANCELLED:

NOTAM SERIE / SERIES "A"

2017: NIL

5.- THE FOLLOWING SUPs ARE STILL IN FORCE.

SUPs SERIE / SERIES "A"

2017: NIL.

6.- THE FOLLOWING AICs ARE STILL IN FORCE.

AICs SERIE / SERIES "A"

2008: 02,03,04,05.

2010: 02.

2011: 01.

2016: 01.

2018: 01.

LISTA DE VERIFICACIÓN DE PÁGINAS DE LA AIP / CHECKLIST OF AIP PAGES

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date
GEN 0					
0.1-1	31 MAY / MAY 12	1.7-3	10 ENE / JAN 09	3.3-2	18 AGO / AUG 16
0.1-2	30 NOV / NOV 09	1.7-4	10 ENE / JAN 09	3.4-1	24 JUL / JUL 14
0.1-3	30 NOV / NOV 09	1.7-5	30 NOV / NOV 12	3.4-2	24 JUL / JUL 14
0.1-4	30 NOV / NOV 09	1.7-6	30 NOV / NOV 12	3.4-3	30 NOV / NOV 08
0.1-5	30 NOV / NOV 09	1.7-7	30 NOV / NOV 12	3.4-4	17 ENE / JAN 08
0.2-1	17 ENE / JAN 08			3.4-5	17 ENE / JAN 08
0.3-1	17 ENE / JAN 08	GEN 2		3.4-6	17 ENE / JAN 08
0.4-1	30 NOV / NOV 18	2.1-1	17 ENE / JAN 08	3.4-7	30 NOV / NOV 08
0.4-2	30 NOV / NOV 18	2.1-2	17 ENE / JAN 08	3.5-1	31 MAY / MAY 12
0.4-3	30 NOV / NOV 18	2.1-3	30 NOV / NOV 08	3.5-2	23 AGO / AUG 12
0.4-4	30 NOV / NOV 18	2.2-1	17 ENE / JAN 08	3.5-3	10 ENE / JAN 09
0.4-5	30 NOV / NOV 18	2.2-2	17 ENE / JAN 08	3.5-4	20 OCT / OCT 11
0.5-1	17 ENE / JAN 08	2.2-3	17 ENE / JAN 08	3.6-1	30 NOV / NOV 08
0.6-1	30 NOV / NOV 09	2.2-4	17 ENE / JAN 08	3.6-2	30 NOV / NOV 08
GEN 1					
1.1-1	15 DIC / DEC 11	2.2-5	17 ENE / JAN 08	3.6-3	13 SEP / SEP 18
1.1-2	15 DIC / DEC 11	2.2-6	17 ENE / JAN 08	3.6-4	30 NOV / NOV 09
1.2-1	25 SEP / SEP 08	2.2-7	17 ENE / JAN 08	GEN 4	
1.2-2	17 ENE / JAN 08	2.2-8	17 ENE / JAN 08	4.1-1	30 NOV / NOV 09
1.2-3	17 ENE / JAN 08	2.2-9	17 ENE / JAN 08	4.1-2	30 NOV / NOV 18
1.2-4	15 DIC / DEC 11	2.2-10	17 ENE / JAN 08	4.1-3	30 NOV / NOV 18
1.2-5	25 SEP / SEP 08	2.2-11	30 MAY / MAY 08	4.2-1	30 NOV / NOV 18
1.2-6	17 ENE / JAN 08	2.2-12	30 MAY / MAY 08	4.2-2	30 NOV / NOV 18
1.2-7	17 ENE / JAN 08	2.2-13	30 MAY / MAY 08		
1.3-1	17 ENE / JAN 08	2.3-1	17 ENE / JAN 08		
1.3-2	17 ENE / JAN 08	2.3-2	17 ENE / JAN 08		
1.4-1	30 NOV / NOV 09	2.4-1	30 MAY / MAY 08		
1.5-1	17 ENE / JAN 08	2.5-1	14 SEP / SEP 17		
1.6-1	23 AGO / AUG 12	2.6-1	17 ENE / JAN 08		
1.6-2	31 MAY / MAY 12	2.6-2	17 ENE / JAN 08		
1.6-3	31 MAY / MAY 12	2.6-3	17 ENE / JAN 08		
1.6-4	31 MAY / MAY 12	2.7-1	02 MAR / MAR 17		
1.6-5	31 MAY / MAY 12	2.7-2	02 MAR / MAR 17		
1.6-6	30 NOV / NOV 12	2.7-3	02 MAR / MAR 17		
1.6-7	30 NOV / NOV 12	GEN 3			
1.6-8	30 NOV / NOV 12	3.1-1	31 MAY / MAY 12		
1.6-9	30 NOV / NOV 12	3.1-2	17 ENE / JAN 08		
1.6-10	30 NOV / NOV 12	3.1-3	17 ENE / JAN 08		
1.6-11	30 NOV / NOV 12	3.1-4	24 JUL / JUL 14		
1.6-12	30 NOV / NOV 12	3.1-5	04 ENE / JAN 18		
1.6-13	30 NOV / NOV 12	3.1-6	30 NOV / NOV 08		
1.6-14	30 NOV / NOV 12	3.2-1	30 NOV / NOV 08		
1.6-15	30 NOV / NOV 12	3.2-2	30 NOV / NOV 08		
1.6-16	30 NOV / NOV 12	3.2-3	30 NOV / NOV 08		
1.6-17	30 NOV / NOV 12	3.2-4	25 SEP / SEP 08		
1.6-18	30 NOV / NOV 12	3.2-5	30 NOV / NOV 09		
1.6-19	30 NOV / NOV 12	3.2-6	25 SEP / SEP 08		
1.6-20	30 NOV / NOV 12	3.3-1	10 NOV / NOV 16		
1.6-21	30 NOV / NOV 12				
1.6-22	30 NOV / NOV 12				
1.6-23	30 NOV / NOV 12				
1.6-24	30 NOV / NOV 12				
1.7-1	10 ENE / JAN 09				
1.7-2	10 ENE / JAN 09				

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	
PARTE 2 EN RUTA						
ENR 0			ENR 2			
0.6-1	30 NOV / NOV 09	2.1-1	13 SEP / SEP 18	5.4-1	17 ENE / JAN 15	
0.6-2	17 ENE / JAN 08	2.1-2	13 SEP / SEP 18	5.5-1	20 AGO / AUG 18	
ENR 1			2.1-3	13 SEP / SEP 18	5.6-1	26 ABR / APR 18
1.1-1	17 ENE / JAN 08	2.1-4	13 SEP / SEP 18	5.6-2	26 ABR / APR 18	
1.1-2	02 MAR / MAR 17	2.2-1	17 ENE / JAN 08	5.6-3	26 ABR / APR 18	
1.1-3	17 ENE / JAN 08	ENR 3			ENR 6	
1.2-1	30 NOV / NOV 09	3.1-1	13 SEP / SEP 18	6.1-1	01 MAR / MAR 18	
1.2-2	30 NOV / NOV 09	3.1-2	13 SEP / SEP 18	6.1-2	13 SEP / SEP 18	
1.3-1	17 ENE / JAN 08	3.1-3	13 SEP / SEP 18	6.1-3	01 MAR / MAR 18	
1.3-2	17 ENE / JAN 08	3.1-4	13 SEP / SEP 18	6.1-3-1	01 MAR / MAR 18	
1.3-3	13 SEP / SEP 18	3.1-5	13 SEP / SEP 18	6.1-3-2	12 OCT / OCT 17	
1.4-1	17 ENE / JAN 08	3.1-6	13 SEP / SEP 18	6.2	17 ENE / JAN 08	
1.4-2	10 NOV / NOV 16	3.1-7	13 SEP / SEP 18	6.3	17 ENE / JAN 08	
1.4-3	10 NOV / NOV 16	3.1-8	13 SEP / SEP 18	6.4	17 ENE / JAN 08	
1.4-4	10 NOV / NOV 16	3.1-9	13 SEP / SEP 18	6.5	18 DIC / DEC 08	
1.4-5	10 NOV / NOV 16	3.1-10	13 SEP / SEP 18	6.6	17 ENE / JAN 08	
1.5-1	17 ENE / JAN 08	3.1-11	13 SEP / SEP 18	6.7	14 SEP / SEP 17	
1.5-2	17 ENE / JAN 08	3.1-12	13 SEP / SEP 18	6.8	26 ABR / APR 18	
1.6-1	18 AGO / AUG 16	3.1-13	13 SEP / SEP 18	6.9	26 ABR / APR 18	
1.6-2	30 NOV / NOV 08	3.1-14	13 SEP / SEP 18			
1.6-3	30 NOV / NOV 09	3.2-1	13 SEP / SEP 18			
1.6-4	30 NOV / NOV 08	3.2-2	13 SEP / SEP 18			
1.6-5	30 NOV / NOV 08	3.2-3	13 SEP / SEP 18			
1.6-6	20 AGO / AUG 15	3.2-4	13 SEP / SEP 18			
1.7-1	30 NOV / NOV 18	3.2-5	13 SEP / SEP 18			
1.7-2	30 NOV / NOV 18	3.3-1	13 SEP / SEP 18			
1.7-3	30 NOV / NOV 18	3.3-2	13 SEP / SEP 18			
1.7-4	30 NOV / NOV 18	3.3-3	13 SEP / SEP 18			
1.7-5	30 JUL / JUL 09	3.3-4	13 SEP / SEP 18			
1.8-1	17 ENE / JAN 08	3.3-5	13 SEP / SEP 18			
1.9-1	10 NOV / NOV 16	3.3-6	13 SEP / SEP 18			
1.9-2	10 NOV / NOV 16	3.3-7	13 SEP / SEP 18			
1.10-1	24 JUL / JUL 14	3.3-8	13 SEP / SEP 18			
1.10-2	24 JUL / JUL 14	ENR 4				
1.10-3	24 JUL / JUL 14	4.1-1	14 SEP / SEP 17			
1.10-4	24 JUL / JUL 14	4.2-1	17 ENE / JAN 08			
1.10-5	24 JUL / JUL 14	4.3-1	13 SEP / SEP 18			
1.11-1	30 ABR / APR 15	4.3-2	13 SEP / SEP 18			
1.12-1	13 SEP / SEP 18	4.3-3	13 SEP / SEP 18			
1.12-2	17 ENE / JAN 08	4.3-4	13 SEP / SEP 18			
1.12-3	30 NOV / NOV 09	4.3-5	13 SEP / SEP 18			
1.12-4	30 NOV / NOV 09	4.3-6	13 SEP / SEP 18			
1.12-5	30 NOV / NOV 09	4.3-7	13 SEP / SEP 18			
1.13-1	17 ENE / JAN 08	4.4-1	17 ENE / JAN 08			
1.14-1	17 ENE / JAN 08	4.4-2	20 OCT / OCT 11			
1.14-2	17 ENE / JAN 08	ENR 5				
1.14-3	17 ENE / JAN 08	5.1-1	17 ENE / JAN 08			
1.14-4	17 ENE / JAN 08	5.1-2	17 ENE / JAN 08			
1.14-5	17 ENE / JAN 08	5.2-1	17 ENE / JAN 08			
1.14-6	17 ENE / JAN 08	5.3-1	13 SEP / SEP 18			
1.14-7	17 ENE / JAN 08					
1.14-8	17 ENE / JAN 08					
1.14-9	17 ENE / JAN 08					
1.14-10	17 ENE / JAN 08					
1.14-11	17 ENE / JAN 08					
1.14-12	17 ENE / JAN 08					
1.14-13	17 ENE / JAN 08					
1.14-14	17 ENE / JAN 08					

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date
AD 2. MDLR					
MDLR AD 2-1	30 ABR / APR 15	MDST AD 2-25	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-5	10 NOV / NOV 16
MDLR AD 2-2	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-27-1	13 SEP / SEP 18	MDJB AD 2-35-6	02 MAR / MAR 17
MDLR AD 2-3	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-27-2	13 SEP / SEP 18	MDJB AD 2-35-7	01 MAR / MAR 18
MDLR AD 2-4	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-27-3	13 SEP / SEP 18	MDJB AD 2-35-8	14 SEP / SEP 17
MDLR AD 2-5	02 JUN / JUN 11	MDST AD 2-27-4	13 SEP / SEP 18	MDJB AD 2-35-9	01 MAR / MAR 18
MDLR AD 2-6	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-27-5	18 DIC / DEC 08	MDJB AD 2-35-10	14 SEP / SEP 17
MDLR AD 2-7	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-27-6	18 DIC / DEC 08	MDJB AD 2-35-11	01 MAR / MAR 18
MDLR AD 2-8	13 SEP / SEP 18	MDST AD 2-27-7	18 DIC / DEC 08	MDJB AD 2-35-12	01 MAR / MAR 18
MDLR AD 2-9	29 JUL / JUL 10	MDST AD 2-27-8	18 DIC / DEC 08	MDJB AD 2-37	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-10	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-27-9	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-39	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-11	30 ABR / APR 15	MDST AD 2-29	17 ENE / JAN 08	2. MDCY	
MDLR AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-31-1	18 DIC / DEC 08	MDCY AD 2-1	13 SEP / SEP 18
MDLR AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-31-2	09 ABR / APR 09	MDCY AD 2-2	02 MAR / MAR 17
MDLR AD 2-14	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-31-3	18 DIC / DEC 08	MDCY AD 2-3	13 SEP / SEP 18
MDLR AD 2-15	11 MAR / MAR 10	MDST AD 2-31-4	18 DIC / DEC 08	MDCY AD 2-4	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-17	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-31-5	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-5	02 JUN / JUN 11
MDLR AD 2-19	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-33	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-6	13 SEP / SEP 18
MDLR AD 2-21	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-1	30 ABR / APR 15	MDCY AD 2-7	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-23	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-2	09 ABR / APR 09	MDCY AD 2-8	13 SEP / SEP 18
MDLR AD 2-25	17 ENE / JAN 08	MDST AD 2-35-3	12 NOV / NOV 15	MDCY AD 2-9	10 NOV / NOV 16
MDLR AD 2-27-1	30 JUL / JUL 09	MDST AD 2-35-4	09 ABR / APR 09	MDCY AD 2-10	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-2	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-35-5	14 SEP / SEP 17	MDCY AD 2-11	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-3	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-35-6	30 ABR / APR 15	MDCY AD 2-12	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-4	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-35-7	12 NOV / NOV 15	MDCY AD 2-13	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-27-5	30 JUL / JUL 09	MDST AD 2-35-8	09 ABR / APR 09	MDCY AD 2-14	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-29	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-35-9	20 AGO / AUG 15	MDCY AD 2-15	13 SEP / SEP 18
MDLR AD 2-31-1	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-35-10	20 AGO / AUG 15	MDCY AD 2-17	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-31-2	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-35-11	18 DIC / DEC 08	MDCY AD 2-19	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-31-3	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-37-1	20 AGO / AUG 15	MDCY AD 2-21	13 SEP / SEP 18
MDLR AD 2-31-4	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-37-2	20 AGO / AUG 15	MDCY AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-31-5	04 JUN / JUN 09	MDST AD 2-39	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-33	04 JUN / JUN 09	AD 2. MDJB			
MDLR AD 2-35-1	30 ABR / APR 15	MDJB AD 2-1	13 SEP / SEP 18	MDCY AD 2-25	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-35-2	30 ABR / APR 15	MDJB AD 2-2	02 MAR / MAR 17	MDCY AD 2-27	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-35-3	04 ENE / JAN 18	MDJB AD 2-3	28 JUL / JUL 11	MDCY AD 2-29	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-35-4	04 ENE / JAN 18	MDJB AD 2-4	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-31	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-35-5	20 AGO / AUG 15	MDJB AD 2-5	02 JUN / JUN 11	MDCY AD 2-33	17 ENE / JAN 08
MDLR AD 2-35-6	11 MAR / MAR 10	MDJB AD 2-6	12 OCT / OCT 17	MDCY AD 2-35-1	10 NOV / NOV 16
MDLR AD 2-35-7	20 AGO / AUG 15	MDJB AD 2-7	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-35-2	10 NOV / NOV 16
MDLR AD 2-37-1	20 AGO / AUG 15	MDJB AD 2-8	13 SEP / SEP 18	MDCY AD 2-35-3	10 NOV / NOV 16
MDLR AD 2-37-2	20 AGO / AUG 15	MDJB AD 2-9	14 SEP / SEP 17	MDCY AD 2-35-4	10 NOV / NOV 16
MDLR AD 2-39	04 JUN / JUN 09	MDJB AD 2-10	06 FEB / FEB 14	MDCY AD 2-35-5	10 NOV / NOV 16
AD 2. MDST					
MDST AD 2-1	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-10-1	06 FEB / FEB 14	MDCY AD 2-35-6	10 NOV / NOV 16
MDST AD 2-2	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-10-2	06 FEB / FEB 14	MDCY AD 2-35-7	10 NOV / NOV 16
MDST AD 2-3	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-11	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-35-8	10 NOV / NOV 16
MDST AD 2-4	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-37	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-5	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDCY AD 2-39	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-6	13 SEP / SEP 17	MDJB AD 2-14	17 ENE / JAN 08	AD 2. MDBH	
MDST AD 2-7	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-15	12 OCT / OCT 17	MDBH AD 2-1	20 AGO / AUG 15
MDST AD 2-8	13 SEP / SEP 18	MDJB AD 2-17	14 SEP / SEP 17	MDBH AD 2-2	15 NOV / NOV 12
MDST AD 2-9	12 NOV / NOV 15	MDJB AD 2-19	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-3	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-10	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-21	12 OCT / OCT 17	MDBH AD 2-4	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-11	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-5	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-12	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-6	20 AGO / AUG 15
MDST AD 2-13	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-25	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-7	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-14	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-27	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-8	13 SEP / SEP 18
MDST AD 2-15	17 AGO / AUG 17	MDJB AD 2-29	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-9	21 OCT / OCT 10
MDST AD 2-17	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-31	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-10	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-19	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-33	17 ENE / JAN 08	MDBH AD 2-11	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-21	27 ABR / APR 17	MDJB AD 2-35-1	30 ABR / APR 15	MDBH AD 2-12	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-23-1	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-2	30 ABR / APR 15	MDBH AD 2-13	17 ENE / JAN 08
MDST AD 2-23-2	17 ENE / JAN 08	MDJB AD 2-35-3	10 NOV / NOV 16	MDBH AD 2-14	17 ENE / JAN 08
		MDJB AD 2-35-4	10 NOV / NOV 16		

Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date	Página / Page	Fecha / Date
MDBH AD 2-15	20 AGO / AUG	15			
MDBH AD 2-17	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-19	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-21	30 ABR / APR	15			
MDBH AD 2-23	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-25	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-27	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-29	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-31	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-33	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-35-1	14 SEP / SEP	17			
MDBH AD 2-35-2	14 SEP / SEP	17			
MDBH AD 2-35-3	14 SEP / SEP	17			
MDBH AD 2-35-4	14 SEP / SEP	17			
MDBH AD 2-37	17 ENE / JAN	08			
MDBH AD 2-39	17 ENE / JAN	08			
AD 2. MDSI					
MDSI AD 2-1	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-2	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-3	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-4	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-5	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-6	10 NOV / NOV	16			
MDSI AD 2-7	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-8	13 SEP / SEP	18			
MDSI AD 2-9	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-10	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-11	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-12	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-13	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-14	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-15	10 NOV / NOV	16			
MDSI AD 2-17	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-19	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-21	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-23	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-25	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-27	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-29	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-31	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-33	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-35-1	18 AGO / AUG	16			
MDSI AD 2-35-2	18 AGO / AUG	16			
MDSI AD 2-35-3	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-35-4	18 AGO / AUG	16			
MDSI AD 2-37	31 MAR / MAR	16			
MDSI AD 2-39	31 MAR / MAR	16			

Intencionalmente en Blanco
Intentionally Left Blanc

GEN 4. DERECHOS POR EL USO DE AERODROMOS/HELIPUERTOS Y SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA / GEN 4. CHARGES FOR AERODROMES/HELIPORTS AND AIR NAVEGATION SERVICES

GEN 4.1 DERECHOS DE AEROPUERTOS/HELIPUERTOS

GEN 4.1 AIRPORTS / HELIPORTS CHARGES

1. Aterrizaje de aeronaves:

a) Vuelos internacionales:

- ◆ US\$0.32, por cada 1,000 libras, en todos los Aeropuertos;
- ◆ US\$0.35, por cada 1,000 libras, cuando realicen sus operaciones durante los períodos comprendidos entre las 15:00UTC y las 19:00UTC, y entre las 21:00UTC y las 00:00UTC, en el Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez; y

- ◆ Derecho mínimo: US\$3.15.

b) Vuelos domésticos:

- ◆ US\$0.19 por cada 1,000 libras; y
- ◆ Derecho mínimo: US\$1.58.

2. Derechos de albergue y estacionamiento por largo tiempo (en hangar)

2.1 Derechos de estacionamiento

Las aeronaves que se encuentren estacionadas en cualquiera de las plataformas o rampas pagarán una tarifa por este concepto a razón de US\$0.08 centavos por cada 1,000 libras del peso bruto de despegue, por cada 12 horas o fracción. Derecho mínimo: US\$1.58.

2.2 Derechos de albergue en hangar

Cuando permanezcan en estas instalaciones serán efectuados los cargos en función del espacio o área ocupada dentro de la misma, con resultado de multiplicar la envergadura por la longitud y el producto en metros cuadrados por la tarifa especificada más abajo:

- ◆ Aeronaves de transporte RD\$0.20 M²; y
- ◆ Aeronaves de aviación general RD\$1.00 M².

1. Aircraft landing:

a) International flights:

- ◆ US\$0.32, per each 1,000 pounds, in all Airports;
- ◆ US\$0.35, per each 1,000 pounds, when operating during the period between 15:00UTC and 19:00UTC, and between 21:00UTC and 00:00UTC, at José Francisco Peña Gómez International Airport; and

- ◆ Minimum right: US\$3.15.

b) Domestic flights:

- ◆ US\$0.19 per each 1,000 pounds; and
- ◆ Minimum right: US\$1.58.

2. Lodging and long term parking fees (in hangar)

2.1 Parking rights

The aircraft parked in any platforms or ramp will pay US\$0.08 cents per each 1,000 pounds of the maximum gross take-off weight, every 12 hours or fraction. Minimum fee: US\$1.58.

2.2 Hangar lodging rights

In these cases the charges are calculated in function of the occupied area, multiplying the wing breadth by length, and the result in square meters by the specified rate below:

- ◆ Transport aircraft RD\$0.20 M²; and
- ◆ General aviation aircraft RD\$1.00 M².

3. Cargos por transporte de pasajeros

DECRETO 876-09

Artículo 2.- Todas las empresas de transporte aéreo que presten servicios regulares y no regulares desde y hacia la República Dominicana en vuelos internacionales, pagarán con carácter uniforme las tasas y derechos aeronáuticos por pasajeros transportados, en base a la tarifa actual en divisas aplicables a las líneas aéreas extranjeras que prestan servicios regulares y no regulares, la cual es de (US\$15.00 DOLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA).

4. Tarifa de cargos por Seguridad: NIL

5. Exenciones y reducciones

5.1 Exenciones:

- a) Las aeronaves del Estado, nacionales o extranjeras;
- b) Las aeronaves militares;
- c) Las aeronaves de países que conceden reciprocidad;
- d) Las aeronaves en servicios de búsqueda y salvamento y en servicios meteorológicos;
- e) Las aeronaves que aterricen en emergencia, o por razones meteorológicas, a condición de que no lo hayan efectuado en otro aeropuerto del territorio, previamente;
- f) Las aeronaves que aterricen para proporcionar asistencia o socorro en casos de desastre nacional;
- g) Las aeronaves de la aviación general, nacionales o extranjeras, de 5,669.90 kilogramos o menos, en operaciones no comerciales; y
- h) Las aeronaves que realicen operaciones de adiestramiento, debidamente autorizadas y notificadas con anticipación a la Administración por la autoridad competente.

3. Passengers transport charges

DECREE 876-09

Article 2.- All national or foreign air transport companies that perform scheduled and Non-scheduled services from and to the Dominican Republic in international flights, shall pay the aeronautical fees and rights per passenger transported, based on current applicable rates to the scheduled and Non-scheduled service to foreign airlines, which is (US\$15.00 UNITED STATES OF AMERICA DOLLARS).

4. Security service fees: NIL

5. Exemptions and reductions

5.1 Exemptions:

- a) State aircraft, national or foreign;
- b) Military aircraft;
- c) Aircraft from States which offers reciprocity;
- d) Meteorological aircraft, and aircraft on search and rescue activities;
- e) Aircraft performing emergency landing, or landings due to meteorological conditions, provided they have not landed in any other Dominican Republic airport before;
- f) Landing aircraft assisting or helping in cases of national disasters;
- g) 5,669.90 kilograms, or less, general aviation aircraft, national or foreign, on non commercial operations; and
- h) Training aircraft, properly authorized and notified in advance to the corresponding.

5.2 Reducciones

a) Se otorgará un período de 4 horas gratis, tiempo permitido para las operaciones de embarque y desembarque de los pasajeros, carga y descarga de mercancía o para recibir servicios relacionados con estas actividades;

b) A las aeronaves de matrícula nacional o extranjera a las cuales se les haya construido o rentado hangares para estos fines, siempre y cuando esta función se realice al amparo de ellos o en la plataforma inmediatamente aledaña a los mismos y aquellas para las que se hayan rentado espacios en dichas plataformas, bajo el régimen de "PERMANENCIA"; y

c) Las aeronaves especificadas en las exenciones de los derechos de aterrizaje, con excepción del inciso g) las que quedarán eximidas de pago por el primer período y pagarán el 50% de los derechos por los siguientes.

6. Carga**DECRETO No. 369-94
Artículo 1.- PARRAFO II.**

La tarifa por carga queda establecida en US\$0.04 (Cuatro centavos de DOLAR de los ESTADOS UNIDOS DE AMERICA) por libra transportada, para todas las líneas aéreas, regulares o no regulares, nacionales o extranjeras.

7. Pago de Derechos

Será responsabilidad de las administraciones de los aeropuertos el cobro de los cargos fijados. Cuando dichos cargos se refieran a la utilización de las facilidades y servicios proporcionados a las aeronaves, sus pasajeros y carga, serán cubiertos en su totalidad antes de que las aeronaves dejen el aeropuerto, excepto cuando se tenga conocimiento o expresa autorización de acuerdos o créditos concertados o concedidos para tales operaciones, y que ello se le hubiese notificado previamente por parte del Departamento Aeroportuario.

5.2 Reductions

a) Four hours free of charge will be granted for embarkation / disembarkation operations of passengers and cargo, or for receiving services relative to these activities;

b) To national or foreign aircraft for which hangars have been built or rented for this purpose, even when these operations are done in those hangars, or in their apron; and those for which room has been rented in such apron, under the state of "PERMANENCY"; and

c) The aircraft specified in the landing rights exemptions, except those indicated in g), which will be exempted from paying the first period, and will pay 50% of the rights for the following periods.

6. Cargo**DECREE Nr. 369-94
Art 1.- PARAGRAPH II.**

The cargo tariff is established at US\$0.04 (Four cents of US dollar) per pound transported, for all national and foreign scheduled and Non-scheduled airlines.

7. Payment of Rights

The fixed charges payments will be under the responsibility of each airport administration. When these charges are related to aircraft handling services, their cargo and passengers, they must be totally paid before aircraft departure, except when credit has been granted for the operations, previously notified by the Departamento Aeroportuario.

Intencionalmente en Blanco
Intentionally Left Blanc

**GEN 4.2 DERECHOS POR EL USO DE INSTALACIONES Y SERVICIOS DE LA NAVEGACION AEREA /
GEN 4.2 RIGHTS FOR THE USE OF AIR NAVIGATION SERVICES AND FACILITIES.**

1. Todas las tasas por derecho del uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea durante el aterrizaje y los sobre-vuelos serán pagaderas al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) o a sus representantes. Las aeronaves que aterricen pagarán antes de que las mismas sean despachadas para despegar, excepto las líneas aéreas certificadas de itinerario fijo o aquellos operadores de aeronaves que hayan establecido crédito satisfactorio ante el Instituto Dominicano de Aviación Civil. A las líneas certificadas de itinerario fijo se les facturará por servicios el último día de cada mes.

1. All rights for the use of air navigation services and facilities due to landings and overflights shall be paid to the Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), or its representatives. Landing aircrafts shall pay before departure, except regularly scheduled airlines, or those airlines operators who had obtained credit from Instituto Dominicano de Aviación Civil. Regularly scheduled airlines will be billed at the last day of each month.

2. El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) tendrá derecho de retener las aeronaves que aterricen en los aeropuertos internacionales o cualquier aeródromo equipado con radio-ayudas a la navegación aérea que sea habilitado para operaciones internacionales, por el cargo de uso de radio-ayudas cuando el pago de tales cargos no sea efectuado inmediatamente por el operador o propietario de la aeronave a demanda del el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) o sus representantes debidamente autorizados.

2. The Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) will be able to retain landing aircraft in the international airports or any other airport equipped with radio aids for air navigation, on international operations, for the charge of radio aids use, when these services haven't been paid immediately before the departure by the operator o aircraft owner to Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) or its properly authorized agents.

DECRETO No. 569-05

Artículo 3.- Las Tasas por concepto de sobre-vuelos en toda la FIR Santo Domingo se especifican por categoría de aeronaves, de acuerdo al peso máximo de despegue certificado, según la tabla que se detalla a continuación:

DECREE Nr. 569-05

Article 3.- The overflights rights in all the Santo Domingo FIR are specified by aircraft category, in accordance with the maximum take off weight, as shown in the following table:

CARGOS POR SOBREVUELOS			OVER FLIGHT CHARGES		
Clasificación por peso de la Aeronave		Tasas y Derechos	Aircraft classification according to weight		Fees and Charges
DESDE (Kilogramos)	HASTA (Kilogramos)	CARGO US\$	FROM (Kilograms)	TO (Kilograms)	CHARGE US\$
0	25,000	60.00	0	25,000	60.00
25,001	60,000	95.00	25,001	60,000	95.00
60,001	100,000	165.00	60,001	100,000	165.00
100,001	200,000	215.00	100,001	200,000	215.00
200,001	(En adelante)	350.00	200,001	(or more)	350.00

DECRETO No. 225-07

Artículo 5.- Las líneas aéreas comerciales que realicen operaciones regulares y no regulares deberán pagar las tarifas anteriores en dólares de los Estados Unidos de América, o el equivalente en moneda nacional a la tasa de cambio preferencial establecida a este aspecto.

DECREE Nr. 225-07

Article 5.- Commercial airlines on scheduled and Non-scheduled operations shall pay those tariffs in dollars of United States of America, or in national pesos (RD\$) at a preferential exchange rate specified for this purpose.

RESOLUCION No. 96-2007

Las Tasas por concepto de Derechos por el uso de Instalaciones y servicios de Navegación Aérea para aproximación y aterrizaje en la República Dominicana se especifican por categoría de aeronaves, de acuerdo al Peso Máximo de Despegue (MTOW), según la tabla que se muestra a continuación:

CARGO POR EL USO DE RADIOAYUDAS PARA APROXIMACION Y ATERRIZAJE		
Clasificación por peso de la Aeronave		Tasas y Derechos
DESDE (Kilogramos)	HASTA (Kilogramos)	CARGO US\$
0	11,000	30.00
11,001	25,000	60.00
25,001	60,000	90.00
60,001	100,000	120.00
100,001	200,000	150.00
200,001	(En adelante)	180.00

Quedan exentados del pago de este Derecho :

- ◆ Aeronaves del Estado;
- ◆ Aeronaves militares;
- ◆ Aeronaves en vuelo de prueba o entrenamiento;
- ◆ Aeronaves que realicen operaciones de búsqueda y salvamento;
- ◆ Aeronaves que aterricen debido a fallas, o a condiciones meteorológicas adversas; y
- ◆ Aeronaves de turismo o privadas, de Aero-Clubes o escuelas de aviación.

RESOLUTION Nr. 96-2007

The Fees and Charges for the use of Installations and Air Navigation services of approach and landing in the Dominican Republic are specified by aircraft categories, in accordance with the aircraft Maximum Take-Off Weight (MTOW), as shown in the following table:

CHARGE FOR THE USE OF APPROACH AND LANDING NAVIGATION AIDS		
Aircraft classification according to weight		Fees and Charges
FROM (Kilograms)	TO (Kilograms)	CHARGE US\$
0	11,000	30.00
11,001	25,000	60.00
25,001	60,000	90.00
60,001	100,000	120.00
100,001	200,000	150.00
200,001	(or more)	180.00

The exemptions from paying of this Right are:

- ◆ State aircraft;
- ◆ Military aircraft;
- ◆ Test flight or training flight aircraft;
- ◆ Aircraft on search and rescue operations;
- ◆ Landing aircraft due to emergency or meteorological conditions; and
- ◆ Tourist or private aircraft, or Aero-Club or training school aircraft.

ENR 1.7 PROCEDIMIENTOS PARA EL REGLAJE DE ALTIMETRO

ENR 1.7 ALTIMETER SETTING PROCEDURES

1. Introducción

1.1 Los procedimientos para el reglaje de altímetro en uso se ajustan generalmente a los contenidos en el Doc. 8168, Vol. I, Parte 6 de la OACI y figuran completos en esta sección; las diferencias están contenidas en el texto que se detalla a continuación:

1.2 Una altitud de transición de 17,000 pies MSL ha sido establecida para toda la FIR Santo Domingo. Esta información aparece en las cartas de ruta de área inferior y aproximación (TMA).

1.3 Los informes QNH y la información sobre la temperatura para el uso en la determinación del margen vertical adecuado sobre el terreno, son suministrados en la información MET, y están disponibles a solicitud en la dependencia de los servicios de tránsito aéreo, a requerimiento. Los valores del QNH se dan en hectopascas (hpa) y en pulgadas de mercurio (hg).

2. Procedimientos básicos de reglaje de altímetro

2.1 Generalidades

2.1.1 La altitud de transición para la FIR Santo Domingo es 17,000 pies MSL. El nivel de vuelo más bajo utilizable se determinará, según lo prescrito en 2.1.9.

2.1.2 La posición vertical de las aeronaves dentro del FIR Santo Domingo se ha de controlar en base a altitudes con el QNH del Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez (MDSO), dentro de un radio de 100 NM a partir del VOR/DME CDO a/o por debajo de la Altitud de Transición (TA 17,000 pies). Fuera de la demarcación descrita se controlará en base a niveles de vuelo, deberá ser mantenida referente al (QNE 29.92 pulgadas de mercurio medida estándar).

2.1.3 Las aeronaves volando altitudes y próximas a salir de la FIR Santo Domingo, cambiarán su reglaje de QNH (Altitudes) a QNE (Reglaje estandarizado 29.92 pulgadas de mercurio) a 20 NM previo al cruce del límite común de la FIR Santo Domingo. En el caso de vuelos controlados, y por lo menos 20 NM antes del límite común de la FIR (o antes si fuera necesario para separación), el ATC instruirá a las aeronaves volando altitudes (QNH) y próximas a salir de la FIR Santo Domingo, a que mantengan un Nivel de Vuelo apropiado para la derrota.

2.1.4 Las aeronaves aproximando MDJB, MDLR, MDCY, MDST, MDPP, MDPC y MDBH se proporcionará el QNH del respectivo aeródromo de destino a 10 NM de la estación o cuando se autoriza la aproximación.

1. Introduction

1.1 The altimeter setting procedures in use generally conform to those contained in ICAO Doc 8168, Vol. I, Part 6, and can be found complete in this section. The differences are contained in the text that is detailed in the following text:

1.2 A transition altitude of 17,000 feet MSL has been established in all the Santo Domingo FIR. This information is shown in the lower route area and approach (TMA) charts.

1.3 QNH reports and temperature information for use in determining adequate terrain clearance are provided in MET broadcast and are available on request from the air traffic services units. QNH values are given in hectopascals (hpa) and mercury inches (hg).

2. Basis altimeter setting procedures

2.1 General

2.1.1 The transition altitude for Santo Domingo FIR is 17,000 feet MSL. The lowest usable flight level is determined as prescribed in 2.1.9.

2.1.2 The vertical position of the aircraft within Santo Domingo FIR shall be control by reference to altitudes using José Francisco Peña Gómez Int'l Airport (MDSO) QNH within 100 NM radius centered on CDO VOR/DME at or below Transition Altitude (TA 17,000 feet). Outside the previously described area aircrafts shall be control by reference to flight levels (QNE 29.92 inches of mercury standard setting).

2.1.3 Aircraft flying altitudes next to leave Santo Domingo FIR, shall change the barometric setting from QNH to QNE (standard setting 29.92 inches of mercury) 20 NM prior crossing the Santo Domingo common FIR boundary. For controlled flights that are at least 20 NM prior the Santo Domingo common FIR boundary (or before in case needed for traffic separation), ATC shall instruct aircraft flying Altitudes (QNH) and about to leave Santo Domingo FIR to maintain a flight level that conforms to the track.

2.1.4 Aircraft approaching MDJB, MDLR, MDCY, MDST, MDPP, MDPC and MDBH shall be provided with the respective destination aerodrome QNH at 10 NM to the station or when the approach clearance is given.

2.1.5 Las aeronaves saliendo de MDJB, MDLR, MDST, MDPP,MDPC, y MDBH cambiarán el QNH local por el QNH de MDSD a 10 NM fuera de su respectiva estación a reserva de cumplir los establecido 2.1.3

2.1.6 Todas las aeronaves que penetren y/o abandonen la FIR Santo Domingo deberán mantener un Nivel de Vuelo (FL) (referencia al QNE) adecuado para la derrota de vuelo, según prescrito en 2.3.2. Todas las coordinaciones de niveles, con Centros de Control de Área (ACC) adyacentes se realizarán en base a (QNE) Niveles de Vuelos, salvo que se prescriba de manera diferente en la carta de acuerdo operacional.

2.1.7 No se suministra el reglaje de altímetro "QFE".

2.1.8 Para los vuelos en rutas, la posición vertical de la aeronave se expresará en;

- a) Niveles de vuelos en el nivel más bajo de vuelo utilizable o por encima de este; y
- b) Altitudes, a/o por debajo de la altitud de transición y dentro de las 100 NM de CDO.

2.1.9 Determinación del nivel de transición.

El nivel de vuelo mas bajo utilizable se determina por la presión atmosférica, según la siguiente tabla:

Altímetro Actual	Nivel de vuelo mínimo utilizable
29.92 (o superior)	180
De 29.91 a 29.42	185
De 29.41 a 28.92	190
De 28.91 a 28.42	195
De 28.41 a 27.92	200
De 27.91 a 27.42	205
De 27.41 a 26.92	210

La altitud de transición se mantiene fija en 17,000 pies entonces, progresivamente a medida que baja la presión atmosférica (comparando la presión atmosférica con la tabla) se sube 500 pies al Nivel de Vuelo más bajo utilizable, de acuerdo con la tabla y haciendo esto se va engrosando la capa de transición, y así manteniendo la separación adecuada entre el tránsito.

2.1.10 RESERVADO

2.1.11 Nivel mínimo de crucero para vuelo IFR
No se asignarán niveles de crucero por debajo de la altitudes mínima de vuelo establecidas por el IDAC.

2.1.5 Aircraft departing from MDJB, MDLR, MDCY, MDST, MDPP, MDPC and MDBH shall change from departing aerodrome local QNH to MDSD QNH at 10 NM from the departing aerodrome to comply with 2.1.3.

2.1.6 All aircrafts entering or leaving the Santo Domingo FIR shall maintain Flight Level (FL) (QNE reference) with the (reference to the QNE) that conforms suitable to the flight track, as prescribed in 2.3.2. All the levels coordinations with adjacent Area Control Center (ACC) shall be made by reference to (QNE) Flight Levels, except the prescribed in the operational agreement letter.

2.1.7 QFE altimeter setting is not provided.

2.1.8 For en-route flights, the vertical position of an aircraft shall be expressed in terms of:

- a) Flight Level, at the lowest usable flight level or above it; and,
- b) Altitudes, at or below transition altitude and within 100 NM of CDO VOR/DME.

2.1.9 Determination of the level of transition.

Lowest usable flight level shall be determined by atmospheric pressure, using the following chart:

Current Altimeter	Lowest usable flight level
29.92 (or higher)	180
De 29.91 a 29.42	185
De 29.41 a 28.92	190
De 28.91 a 28.42	195
De 28.41 a 27.92	200
De 27.91 a 27.42	205
De 27.41 a 26.92	210

Transition Altitude is fixed at 17,000 feet then, progressively, as the atmospheric pressure gets lower (referred to the atmospheric pressure in the table) the lowest usable Flight Level is increased by 500 feet according to the table, by doing this, the transition layer gets thicker resulting in maintaining the appropriate separation between traffic.

2.1.10 RESERVED

2.1.11 Minimum cruising level for IFR flights
Cruising Levels below the minimum flight altitude level established by the IDAC shall not be assigned.

2.1.12 Suministro de información sobre reglaje de altímetro.

2.1.12 Provision of altimeter setting information.

2.1.13 RESERVADOS

2.1.13 RESERVED

2.1.14 El Centro de Información de Vuelo de Santo Domingo (FIC) y de ACC Santo Domingo tendrán disponible, para transmitirlo a las aeronaves, a solicitud, un número adecuado de informes QNH o de pronóstico de presión relativos a la FIR y a las FIRs adyacentes.

2.1.14 Santo Domingo Flight Information Centre (FIC) and Santo Domingo ACC shall have available for transmission to aircraft on request an appropriate number of QNH reports or forecast pressures for the FIR and the adjacent FIRs.

2.1.15 Se proporcionará el nivel de transición a la tripulación de vuelo a su debido tiempo antes de que llegue durante el descenso. Esto puede lograrse mediante comunicaciones orales, radiodifusión ATIS o enlace de datos.

2.1.15 The flight crew shall be provided with the transition level in due time prior to reaching it during descent. This may be accomplished by voice communications, ATIS broadcast or data link.

2.1.16 RESERVADO

2.1.16 RESERVED

2.1.17 Se incluirá el reglaje QNH de altímetro en la autorización de descenso cuando por primera vez se dé autorización a descender a una altitud por debajo del nivel de transición, en las autorizaciones para la aproximación o en las autorizaciones para entrar en el circuito de tránsito, así como en las autorizaciones concedidas para el rodaje de aeronaves que salen, excepto cuando se sepa que la aeronave ha recibido la información.

2.1.17 A QNH altimeter setting shall be included in the descent clearance when first cleared to an altitude below the transition level, in approach clearances or clearances to enter the traffic circuit, and in taxi clearances for departing aircraft, except when it is known that the aircraft has already received the information.

2.1.18 RESERVADO

2.1.18 RESERVED

2.1.19 RESERVADO

2.1.19 RESERVED

2.2 Despegue y subida

2.2 Take-off and climb

2.2.1 Se proporciona el reglaje de altímetro QNH a las aeronaves en los permisos de rodaje antes del despegue.

2.2.1 A QNH altimeter setting is made available to aircraft in taxi clearance prior to take-off.

2.2.2 La posición vertical de una aeronave durante la subida se expresa en altitudes hasta alcanzar la altitud de transición (17,000 pies) y por encima de ésta se expresa en términos de niveles de vuelo.

2.2.2 The vertical positioning of aircraft shall be express in terms of altitudes when climbing until reaching the transition altitude (17,000 feet) and in terms of flight level above it.

2.3 Separación vertical en ruta

2.3 Vertical separation en-route

2.3.1 La separación vertical a los vuelos en ruta se expresará en niveles de vuelo o altitudes según lo prescrito en 2.1-2.

2.3.1 Vertical separation during en-route flight shall be expressed in terms of flight levels or altitudes according to 2.1-2.

2.3.2 Vuelos IFR y VFR sobre 900m (3,000 pies), volando a altitudes de vuelo o niveles de vuelo de crucero, lo harán a los correspondientes a las trayectorias magnéticas mostradas en la siguiente tabla, según el Apéndice C del Anexo 2 de la OACI.

2.3.2 IFR and VFR flights above 900m (3,000 feet), when in cruising flight altitude or flight levels, shall be flown at levels corresponding to the magnetic tracks shown in the following table, as prescribed in Appendix C, Annex 2 of ICAO.

Nota.- Algunas de las altitudes de vuelo más bajas en la tabla de abajo podrían no usarse debido a requisitos de franqueamiento del terreno.

Número de la altitud de vuelo	000° - 179°		180° - 359°	
	IFR	VFR	IFR	VFR
	30	35	40	45
	50	55	60	65
	70	75	80	85
	150	155	100	105
	Etc	Etc	Etc	Etc
	---	---	---	---
	270		280	
Número del nivel de vuelo	290		310	
	330		350	
	Etc		Etc	

Note.- Some of the lower flight altitudes in the below table may not be usable due to terrain clearance.

Flight altitude Number	000° - 179°		180° - 359°	
	IFR	VFR	IFR	VFR
	30	35	40	45
	50	55	60	65
	70	75	80	85
	150	155	100	105
	Etc	Etc	Etc	Etc
	---	---	---	---
	270		280	
Flight Level Number	290		310	
	330		350	
	Etc		Etc	

2.4 Aproximación y aterrizaje

2.4.1 Se proporciona el reglaje de altímetro QNH en los permisos de aproximación y en los permisos para entrar en el circuito de tránsito.

2.4.2 No se suministran normalmente los reglajes de altímetro "QFE".

2.4.3 La posición vertical de una aeronave durante la aproximación se controla con referencia a los niveles de vuelo hasta que llega al nivel de transición, y por debajo de éste la posición vertical se controla con referencia a altitudes.

2.4 Approach and landing

2.4.1 A QNH altimeter setting is made available in approach clearance and in clearance to enter the traffic circuit.

2.4.2 "QFE" altimeter settings are not usually available.

2.4.3 Vertical positioning of aircraft during approach is controlled by reference to flight levels until reaching the transition level, below transition level vertical positioning is controlled by reference to altitudes.

2.5 Aproximación frustrada

2.5.1 En el caso de aproximación frustrada se aplicarán las partes pertinentes de 2.1.2, 2.2 y 2.4, anteriores.

2.5 Missed Approach

2.5.1 The relevant parts of 2.1.2, 2.2 and 2.4, mentioned above, shall be applied in the event of a missed approach.

3. Descripción de las regiones de reglaje de altímetro

3.1 La posición vertical de las aeronaves dentro de la FIR Santo Domingo se ha de controlar en base a altitudes con el QNH del Aeropuerto Internacional José Francisco Peña Gómez dentro de un radio de 100 NM a partir del VOR/DME CDO (18°26'03"N 069°40'02"W), a o por debajo de la Altitud de Transición (17,000 pies MSL).

3.2 A o por encima del Nivel de Transición, y por debajo de éste más allá de un radio de 100 NM a partir del VOR/DME CDO (18°26'03"N 069°40'02"W), la posición vertical de las aeronaves se controlará en base al reglaje altimétrico standard, QNE (29.92 pl hg).

3. Description of altimeter setting regions

3.1 The aircraft vertical position within the Santo Domingo FIR is controlled by reference to altitudes with the QNH of José Francisco Peña Gómez International Airport within a 100 NM radius from CDO VOR/DME (18°26'03"N 069°40'02"W), at or below the Transition Altitude (17,000 feet MSL).

3.2 At or above the Transition Level, and below it when operating beyond 100 NM from CDO VOR / DME (18°26'03"N 069°40'02"W), the aircraft vertical position is controlled by reference to the standard altimeter setting, QNE (29.92 pl hg).