

GEN 1.7 DIFERENCIAS RESPECTO DE LAS NORMAS, METODOS RECOMENDADOS Y PROCEDIMIENTOS DE LA OACI
GEN 1.7 DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES

1.7.1 ANEXO 1 - LICENCIAS AL PERSONAL

Capítulo 1 DEFINICIONES Y REGLAMENTO GENERAL RELATIVOS AL OTORGAMIENTO DE LICENCIAS

1.7.2 Reglas generales relativas a las licencias**NOTA 1.**

El Artículo 83 BIS, del Convenio de Aviación Civil Internacional, ha sido adoptado y ratificado por el Estado Dominicano, publicado en la Gaceta Oficial No. 10340, de fecha 02/10/05. Se ha incluido en nuestra Ley No. 491-06 sobre aviación Civil, en su artículo 78.

NOTA 2.

Se expide licencia a tripulación de vuelo, al siguiente personal:

- ◆ Estudiante piloto;
(Ver IDAC 3000 Cáp. 7.1.1/6.69 RAD 61.83).
- ◆ Estudiante Técnico de Mantenimiento de Aeronaves;
(Ver IDAC 3000 Cáp. 7.6 (b) RAD 65.63).
- ◆ Tripulante de Cabina.
(Ver IDAC 3000 Cáp. 7.5/6.6.8, RAD 63.63).

DIFERENCIAS	
ANEXO 1	RAD
1.2.5.2	RAD 61.23, IDAC 3000, Cáp. 8.3.61
1.2.5.2.2	RAD 61.23 (c)
1.2.7.3	RAD 61.15, 65.39, 65.45
2.2.2.1	RAD 61.89 (a) (5)
2.3.3.1.1	RAD 61.109, Párrafos a), b), c), d), e), f), 1)
2.3.5.1.2	RAD 61.129 (e), (e) (1) y l (1)(1),
2.4.3.1.1	RAD 61.129 Párrafos a)
2.4.5.1.1	RAD 61.129 (e)
2.6.1.1	RAD 61.153 (a)
2.6.4.1.1.1	RAD 61.161 (a)
2.6.5.1.2	RAD 61.163
2.9.1.1	RAD 61.103 (a) 61.107 (b) (6) 61.5 (b) (1)
2.9.1.5	RAD 61.23 (a) (1) y (2)
2.10.1.1	RAD 61.103 (a)
5.1	IDAC 3000, Cáp. 6 6.1

1.7.1 Annex 1 - LICENSES TO PERSONNEL

Chapter 1 DEFINITIONS AND GENERAL REGULATIONS ON THE GRANTING OF LICENSES

1.7.2 Regulations on granting of licenses**NOTE 1.**

The 83 BIS article of the International Civil Aviation Convention, has been adopted and ratified by the Dominican State, published in the Official Gazette Nr. 10340, dated 02/10/05. It has been included in our Civil Aviation Law Nr. 491-06, in its article Nr. 78.

NOTE 2.

A flight crew license is issued to the following personnel:

- ◆ Student pilot;
(See IDAC 3000 Cáp. 7.1.1/6.69 RAD 61.83).
- ◆ Student Aircraft Maintenance Technician;
(See IDAC 3000 Cáp. 7.6 (b) RAD 65.63).
- ◆ Flight Crew On board.
(See IDAC 3000 Cáp. 7.5/6.6.8, RAD 63.63).

DIFFERENCES	
ANNEX 1	RAD
1.2.5.2	RAD 61.23, IDAC 3000, Cáp. 8.3.61
1.2.5.2.2	RAD 61.23 (c)
1.2.7.3	RAD 61.15, 65.39, 65.45
2.2.2.1	RAD 61.89 (a) (5)
2.3.3.1.1	RAD 61.109, Paragraph a), b), c), d), e), f), 1)
2.3.5.1.2	RAD 61.129 (e), (e) (1) y l (1)(1),
2.4.3.1.1	RAD 61.129 Paragraph a)
2.4.5.1.1	RAD 61.129 (e)
2.6.1.1	RAD 61.153 (a)
2.6.4.1.1.1	RAD 61.161 (a)
2.6.5.1.2	RAD 61.163
2.9.1.1	RAD 61.103 (a) 61.107 (b) (6) 61.5 (b) (1)
2.9.1.5	RAD 61.23 (a) (1) y (2)
2.10.1.1	RAD 61.103 (a)
5.1	IDAC 3000, Cáp. 6 6.1

DIFERENCIAS	
ANEXO 1	RAD
5.1.1.2	Ley 491-06 Art. 124
6.2.1	RAD 67 Sección B, C, D RAD 67.101
6.3.2.6.1	RAD 67.111 (c) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.3.4 (4) (h)
6.3.2.6.2	RAD 67.111 (c)
6.3.2.1.2.1	RAD 67.111 Párrafo d) 4) i) ii) iii) iv) v)
6.3.3.2	RAD 67.103 (a) (1)
6.4.2.6	RAD 67.211 Párrafo c) RAD 67.111 (c) IDAC 3000 Cáp. 8,8.3.4.4.8
6.4.2.9.1	67.211 Párrafo e) IDAC, 3000 Cáp. 8, 8.3.4.4.12.1, 8.3.4.4.12.2
6.4.2.1.2.1	RAD 67.211 Párrafo d) 4) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.4.4.15.1, 8.3.4.4.15.2, 8.3.4.4.15.3, 8.3.4.4.15.4, 8.3.4.4.15.5
6.4.3.2	RAD 67.203 Párrafo a) 1) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.4.5.2, 8.3.4.5.2.1, 8.3.4.5.2.2
6.4.4.1	RAD 67.205 Párrafo a) 5) i) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.4.6.1
6.5.2.6.1	RAD 67.311 Párrafo c) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.4.8,
6.5.2.2.2.2	RAD 67.401 Párrafo c) y d) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.4.26.2, 8.3.5.4.26.3,
6.5.3.2	RAD 67.303 Párrafo a) 1) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.5.2, 8.3.5.5.2.1, 8.3.5.5.2.2
6.5.3.2.3	RAD 67.303 Párrafo e) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.5.5

DIFFERENCES	
ANNEX 1	RAD
5.1.1.2	Law 491-06 Art. 124
6.2.1	RAD 67 Section B, C, D RAD 67.101
6.3.2.6.1	RAD 67.111 (c) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.3.4 (4) (h)
6.3.2.6.2	RAD 67.111 (c)
6.3.2.1.2.1	RAD 67.111 Paragraph d) 4) i) ii) iii) iv) v)
6.3.3.2	RAD 67.103 (a) (1).
6.4.2.6	RAD 67.211 Paragraph c) RAD 67.111 (c) IDAC 3000, Cáp. 8,8.3.4.4.8
6.4.2.9.1	RAD 67.211 Paragraph e) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.4.4.12.1, 8.3.4.4.12.2
6.4.2.1.2.1	RAD 67.211 Paragraph d) 4) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.4.4.15.1, 8.3.4.4.15.2, 8.3.4.4.15.3, 8.3.4.4.15.4, 8.3.4.4.15.5
6.4.3.2	RAD 67.203 Paragraph a) 1) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.4.5.2, 8.3.4.5.2.1, 8.3.4.5.2.2
6.4.4.1	RAD 67.205 Paragraph a) 5) i) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.4.6.1
6.5.2.6.1	RAD 67.311 Paragraph c) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.4.8,
6.5.2.2.2.2	RAD 67.401 Paragraph c) y d) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.4.26.2, 8.3.5.4.26.3,
6.5.3.2	RAD 67.303 Paragraph a) 1) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.5.2, 8.3.5.5.2.1, 8.3.5.5.2.2
6.5.3.2.3	RAD 67.303 Paragraph e) IDAC 3000, Cáp. 8, 8.3.5.5.5

ANEXO 2 REGLAMENTO DEL AIRE**Definiciones:**

República Dominicana utiliza el término TCAS en vez de ACAS.

(Ver RAD 1, Págs. 8/24).

Capítulo 2. Aplicación del Reglamento del Aire.

2.2.5b) Excepto en emergencias, ningún piloto de una aeronave civil permitirá que aborden su aeronave personas que obviamente estén bajo la influencia de alcohol, licores o drogas, excepto a pacientes bajo tratamiento médico.

(Ver RAD 91.17).

Capítulo 3. REGLAS GENERALES

Operaciones en un Aeródromo, sobre el mismo, o en sus cercanías.

3.2.5 Operaciones en o en el área de un aeródromo en espacio aéreo Clase G.

a) Generalidades : A menos que sea requerido de otra manera, toda persona que opere una aeronave en o en la proximidad de un aeródromo localizado dentro de un espacio aéreo Clase G, deberá cumplir con los requerimientos de esta sección.

(Ver RAD 91.126).

b) Comunicación con la Torre de Control: A menos que sea autorizado o requerido de otra manera por el ATC, ninguna persona puede operar una aeronave desde, hacia, a través o sobre un aeródromo donde opere una torre de control sin que una comunicación en dos sentidos sea mantenida entre la aeronave y la torre de control. Las comunicaciones deben ser establecidas desde 10 millas náuticas del aeródromo y hasta 2,500 pies sobre el terreno inclusive. No obstante, si una falla de radio se produjera en la aeronave, el piloto al mando debe operar la aeronave y aterrizar, siempre que las condiciones de tiempo estén en o sobre los mínimos de VFR, contacto visual con la torre es mantenido y una autorización para aterrizar es recibida. Si la falla de radio se produjera durante un vuelo IFR, el piloto debe cumplir con lo previsto en 91. 185.

(Ver RAD 91.126).

c) Comunicaciones: Toda persona que opera una aeronave en un espacio aéreo Clase D, debe cumplir los siguientes requisitos de comunicaciones en ambos sentidos:

1. Aproximación o sobrevuelo: Toda persona debe establecer comunicación en ambos sentidos con la dependencia ATC que está brindando servicio de tránsito aéreo antes de entrar a su espacio aéreo y mantener dicha comunicación mientras se mantenga dentro de su espacio aéreo.

2. Vuelo saliendo:

i) Toda persona saliendo desde un aeródromo controlado o aeródromo no controlado con una torre de control operativa, debe establecer y mantener comunicaciones en ambos sentidos con la torre de control, como se ha instruido por ATC, mientras se opere en el espacio aéreo Clase D.

(Ver RAD 91.129).

ANNEX 2 RULES AND REGULATIONS OF THE AIR**Definitions:**

The Dominican Republic utilizes the term TCAS instead of ACAS.

(See RAD 1, Pages. 8/24).

Chapter 2. Application of the Rules and Regulations of the Air.

2.2.5 b) Except in the case of an emergency or medical patient, no pilot of a civil aircraft will allow any person who is obviously under the influence of alcohol, liqueur or drugs, to board his aircraft.

(See RAD 91.17).

Chapter 3 GENERAL RULES

Operation in an airdrome, over it, or in its vicinity.

3.2.5 Operations in the aerodrome or in the aerodrome area in Class G airspace.

a) Generalities: Unless it is required, every person operating an aircraft in or in the vicinity of an airdrome that is inside Class G airspace, shall comply with the requirements of this section.

(See RAD 91.126)

b) Communications with the control Tower: Unless it is authorized or required by the ATC, no person can operate an aircraft from, to, or over an airdrome where there is an operating Control Tower without sustaining 2-way communications with the Control Tower. Communications must be established 10 nautical miles from the airdrome and up to 2,500 Feet over the terrain. Never the less, if there is a radio failure in the aircraft, the pilot in command must maneuver the aircraft and land, only if the weather conditions are over the VFR limits, visual contact with the Tower must be maintained and a authorization to land must be received. If there is a radio failure in an IFR flight, the pilot must comply with what is established in 91. 185.

(See RAD 91.126).

c) Communications: Every person that operates an aircraft in Class D airspace must comply with the following communications requisites:

1) Approach or Over flight: Every person must establish 2-way communications with the ATC office offering air traffic control service before entering its air space and maintaining this communication while inside its airspace.

2) Outgoing Flight:

i) Every flight leaving a controlled airdrome or airdrome not controlled by an operating control tower, must establish and maintain 2-way communications with the control Tower, as instructed by the ATC, while operating in Class D airspace.

(See RAD 91.129).

OTRAS DIFERENCIAS QUE EXISTEN DEBIDO A QUE EL ANEXO 2 DE LA OACI NO CONTIENE NORMAS EQUIPARABLES A LAS SIGUIENTES DISPOSICIONES NACIONALES:

Velocidad de la aeronave:

a) A menos que sea autorizada por la Autoridad Competente de Aviación Civil, ninguna persona podrá operar una aeronave a más de 250 nudos (288 mph) por debajo de la altitud de 10,000 pies (MSL); (Ver RAD 91.117).

b) A menos que sea autorizada o que sea requerida por el Controlador de Tránsito Aéreo (ATC), ninguna persona podrá operar una aeronave dentro del área de tránsito del aeropuerto a una velocidad indicada de no más de 200 nudos (230 mph), ni dentro de áreas designadas por la Autoridad Competente de Aviación Civil, descritas en el AIP, como área de control terminal. Esas operaciones deberán cumplir con lo establecido en el Párrafo a) de esta sección;

c) Ninguna persona podrá operar una aeronave en espacio aéreo por debajo de áreas de control terminal (TCA), o en un corredor VFR designado como área de control terminal (TCA), a una velocidad indicada de más de 200 nudos (230 mph). Sin embargo, si la velocidad mínima;

d) Para cualquier operación de la aeronave en particular es mayor que la velocidad requerida por esta sección, la aeronave podrá ser operada a esa velocidad mínima; y

e) En un área bajo control radar, a menos que al ATC disponga lo contrario, ninguna persona operando una aeronave podrá conducir la misma de acuerdo con las instrucciones dadas a otra aeronave operando en esa área.

(Ver RAD 91.123).

Operaciones IFR en espacio aéreo controlado: Reportes de mal funcionamiento.

a) El piloto al mando de toda aeronave que opere en espacio aéreo controlado bajo IFR, reportará lo más pronto posible al ATC cualquier mal funcionamiento del equipo de navegación, aproximación o comunicación ocurrido en el vuelo;

b) En todo reporte requerido por el Párrafo a) de esta sección, el piloto al mando incluirá lo siguiente:

- 1) Identificación de aeronave;
- 2) Equipo afectado;
- 3) Cual es el grado de afectación estimado, de la capacidad del piloto para conducir la operación con la falla producida bajo IFR con el sistema ATC fuera de servicio; y
- 4) Naturaleza y extensión de la asistencia deseada del ATC.

OTHER EXISTING DIFFERENCES DUE TO THE LACK OF SIMILAR DISPOSITIONS TO THE NATIONAL DISPOSITIONS IN THE ICAO ANNEX 2:

Aircraft airspeed:

a) Unless proper authorization is obtained from the competent Civil Aviation Authority, no person shall operate an aircraft over 250 Knots (288 mph) below 10,000 feet (MSL); (See RAD 91.117).

b) Unless proper authorization is obtained or the Air Traffic Controller (ATC) requires it, no person shall operate and aircraft within the traffic area of an airport over an indicated speed of 200 Knots (230 mph), nor in the areas designated by the competent Civil Aviation Authority, describe in the AIP, as Terminal Control Area. This operations shall comply with what is established in paragraph a) of this section;

c) No person shall operate an aircraft in air space below the Terminal Control Areas (TCA), or in a VFR corridor designated as a Terminal Control Area (TCA), at an indicated air speed over 200 Knots (230 mph). Never the less, if the minimum speed;

d) For any aircraft operation in particular greater than the speed required in this section, the aircraft will be able to operate at that minimum speed; and

e) In the area under radar control, except when authorized by ATC, no person operating an aircraft shall maneuver the aircraft according with the instructions given to another aircraft operating in that area.

(See RAD 91.123).

IFR operations in controlled airspace: Malfunction Reports.

a) The pilot in command of every aircraft that operates in IFR controlled airspace shall report as soon as possible to the ATC any malfunction in the navigation equipment, approach or communication occurred during flight;

b) In every report required in paragraph a) of this section, the pilot in command shall include the following:

- 1) Aircraft Identification;
- 2) Affected Equipment;
- 3) Which is the estimated degree of damage, on the capacity of the pilot to maneuver the aircraft during the malfunction produced under IFR with the ATC system out of service; and
- 4) Nature and extent of the assistance required from the ATC.

ANEXO 3 NIL

ANEXO 4 CARTAS AERONAUTICAS

Capítulo 16 Carta Aeronáutica Mundial

16.1 Actualmente la produce el Instituto Cartográfico Militar (ICM)

ANEXO 5 NIL

DIFERENCIAS	
ANEXO 6	RAD
Operador	RAD 1– Definiciones
Piloto al Mando	
4.3.6.2.2	RAD 121.643 c)
6.3.1.1	RAD 121.343, 121.344, 121.344 a), 135.151 y 135.152
6.3.1.2	
8.7.7.2	RAD 135.439 b)
9.1.2	RAD 63
9.1.3	RAD 63
9.1.4	RAD 63
11.4.3	RAD 121.701 b) y 135.65 e)

Capítulo 7 Tripulación de vuelo de helicóptero

- ◆ Funciones de los miembros de la tripulación de vuelo en casos de emergencia.
- ◆ Composición de la tripulación Entrenamiento. Miembros de la tripulación de vuelo.
- ◆ Requerido cada 24 meses (OACI, anualmente). (Ver RAD 121, 417 (c2)).

Capítulo 10 Personal auxiliar de a bordo

- ◆ Instrucción. Personal auxiliar de a bordo.
- ◆ Requerido cada 24 meses.
- ◆ (OACI, anualmente). (Ver RAD 121, 417 (c2)).

ANEXO 7 NIL

ANEXO 8 AERONAVEGABILIDAD

(Ver RAD's 1,21,23,121 y 135).

PARTE 1 DEFINICIONES

(Ver RAD 1 Págs.8-24).

“Clase 1”: Es un helicóptero multimotor, cuyo rendimiento (performance) cumple con los requisitos de categoría transporte “A”.

“Clase 2”: Es un helicóptero multimotor, cuyo rendimiento (performance) cumple con los requisitos de categoría transporte “B”.

“Clase 3”: Es un helicóptero monomotor o un helicóptero multimotor, cuyo rendimiento (performance) exige un aterrizaje inmediatamente después de la falla de motor.

(Ver RAD 1 Pág.8/24).

ANNEX 3 NIL

ANNEX 4 AERONAUTICAL CHARTS

Chapter 16 World Aeronautical Chart

16.1 Currently it is produced by Instituto Cartográfico Militar (ICM)

ANNEX 5 NIL

DIFFERENCES	
ANNEX 6	RAD
Operator	RAD 1– Definitions
Pilot in Command	
4.3.6.2.2	RAD 121.643 c)
6.3.1.1	RAD 121.343, 121.344, 121.344 a), 135.151 y 135.152
6.3.1.2	
8.7.7.2	RAD 135.439 b)
9.1.2	RAD 63
9.1.3	RAD 63
9.1.4	RAD 63
11.4.3	RAD 121.701 b) y 135.65 e)

Chapter 7 Helicopter Flight crew

- ◆ Flight crew duties in case of emergency.
- ◆ Flight crew composition Training Members of the flight crew.
- ◆ Required every 24 months (ICAO, annually). (See RAD 121, 417 (c) 2).

Chapter 10 Auxiliary Personnel on board

- ◆ Training. Auxiliary personnel on board.
- ◆ Required every 24 months.
- ◆ (ICAO, annually). (See RAD 121, 417 (c2)).

ANNEX 7 NIL

ANNEX 8 AIRWORTHINESS

(See RAD's 1,21,23,121 y 135).

PART 1 DEFINITIONS

(See RAD 1 Page 8-24).

“Class 1”: It is a multiengine helicopter, which performance complies with the transport “A” category requisites.

“Class 2”: It is a multiengine helicopter, which performance complies with the transport class “B” category requisites.

“Class 3”: It is a single or multiengine engine helicopter, which performance demands a landing immediately after an engine.

(See RAD 1 Page 8/24).

PARTE 2 ADMINISTRACION

4.2.3 En general República Dominicana no publica directrices sobre aeronavegabilidad para las aeronaves certificadas sin Tipo. Aquí se incluyen las aeronaves extranjeras con matrícula Dominicana, pero que realizan operaciones en virtud de Certificados de Aeronavegabilidad experimental en lugar de Certificados de Aeronavegabilidad corriente. (Ver RAD-21.191, 21.193, 21.195).

PARTE 3 Aviones

Capítulo 1 GENERALIDADES

1.5.1 República Dominicana se basa también en la experiencia en el servicio y en el resultado equivalente en materia de seguridad para establecer la conformidad con los requisitos apropiados de aeronavegabilidad. (Ver RAD 121.709).

Capítulo 2 Vuelo

Anotación de los datos de performance

Esta disposición de la OACI requiere los datos de rendimiento (performance) dentro de los límites de la pendiente de la superficie de aterrizaje para los aviones terrestres, y de las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente para los hidroaviones. Con respecto a los aviones terrestres, República Dominicana requiere que la distancia de aterrizaje se determine únicamente a nivel de la pista. Para los hidroaviones, República Dominicana requiere que la distancia de aterrizaje se determine únicamente para agua en calma. Los márgenes operacionales de distancia de despegue y aterrizaje se aplican cuando corresponde mediante las reglas y orientaciones de operaciones de República Dominicana. (Ver RAD 121.177, 121.207, 135.361, 135.399).

PARTE 4 HELICÓPTEROS

Capítulo 1. GENERALIDADES

1.2 Limitaciones

República Dominicana no permite que el peso y los límites del centro de gravedad varíen en función de la altitud o la fase de vuelo (despegue, en ruta, aterrizaje). (Ver RAD 135.380, 135.399, 121.173, 121.129)

Capítulo 2. Vuelo

2.2.1 Generalidades

Según se indicó en la diferencia notificada respecto a las definiciones de clases de helicópteros de la Parte 1, las clasificaciones en República Dominicana se basan en otros factores, así como en el rendimiento (performance). (Ver RAD 1).

PART 2 ADMINISTRATION

4.2.3 In general the Dominican Republic does not publish airworthiness guidelines for aircraft certified without Type. This includes foreign aircraft with registered in the Dominican Republic, but that operate with an experimental airworthiness certificate instead of a regular one. (See RAD-21.191, 21.193, 21.195).

PART 3 Aircraft

Chapter 1 GENERAL RULES

1.5.1 The Dominican Republic also bases itself on the experience obtained through the service and the equivalent result in safety matters for establishing conformity with the appropriate airworthiness requisites. (See RAD 121.709).

Chapter 2 Flight

Performance data annotation

This ICAO disposition requires the performance data within the limits of the landing surface slope for land planes, and the conditions of the water surface, its density and the force of the current for hydroplanes. In respect to land plane, the Dominican Republic requires a landing distance determined only at runway level. For hydroplanes, the Dominican Republic requires that the landing distance is determined solely in calm water. The operational margins of distances of takeoff and landing apply When it corresponds through the operation rules and orientations of the Dominican Republic operations.

(See RAD 121.177, 121.207, 135.361, 135.399).

PART 4 HELICOPTERS

Chapter 1. GENERALITIES

1.2 Limitations

The Dominican Republic does not allow the weight and the center of gravity limits to shift depending on the altitude or phase of flight (take-off, in route, landing). (See RAD 135.380, 135.399, 121.173, 121.129)

Chapter 2. Flight

2.2.1 Generalities

As indicated in the mentioned difference concerning the helicopter class definitions in Part 1, the classifications in the Dominican Republic are base on other factors, as well as performance. (See RAD 1).

2.2.2 Performance mínima

Según se indicó en la diferencia notificada respecto a las definiciones de clases de helicópteros de la Parte 1, las clasificaciones en República Dominicana se basan en otros factores, así como en el rendimiento performance).
(Ver RAD 1).

Capítulo 4 Proyecto y construcción**4.1.6 e) Precauciones contra incendio**

República Dominicana no proporciona criterios relativos a la protección contra incendios y su prevención, con respecto a los materiales de los accesorios interiores durante una renovación importante. La protección contra incendios impuesta depende de la certificación original.
(Ver RAD 121.125).

Capítulo 7 Instrumentos y equipos

7.4.2 Se han establecido intensidades mínimas aceptables para las luces de navegación y anticollisión, es decir, no hay medios para reducir la intensidad de las luces por debajo de los niveles prescritos.
(Ver RAD 23.1389).

ANEXO 9 FACILITACION

Capítulo 3, sección N. Identificación y Entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de Aeronaves.

3.64 No se emite el certificado de miembro de la tripulación (CMT)

ANEXO 10 NIL

ANEXO 11 (Ver RAD 1, 91).

Definiciones: Se usa el término TCAS, en vez de ACAS. (Ver RAD 1, páginas 8-24)

ANEXO 12 NIL

ANEXO 13 NIL

ANEXO 14 NIL

ANEXO 15 SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA.

Capítulo 5 NOTAM

5.2.3 No se aplica.

Capítulo 8 INFORMACIÓN ANTERIOR POSTERIOR AL VUELO

8.1.3 Se aplica parcialmente.

ANEXO 16 NIL

ANEXO 17 NIL

ANEXO 18 NIL

2.2.2 Performance minimum

As indicated in the mentioned difference in reference to helicopter class in Part 1, the classifications in the Dominican Republic are based on other factors, as well as performance.
(See RAD 1).

Chapter 4 Project and Construction**4.1.6 e) Fire precautions**

The Dominican Republic does not supply the criteria relating to fire protection and prevention, regarding the accessory materials for interiors during an important renovation. The imposed fire protection depends on the original certificate.
(See RAD 121.125).

Chapter 7 Instruments and equipment

7.4.2 The minimum acceptable intensities for navigation and anti-collision lights have been established, i.e. there is no way to reduce the intensity of the lights below the established levels.
(See RAD 23.1389).

ANEXO 9 FACILITATION

chapter 3, Section N. Identification and entry of the crew and other personal aircraft operators.

3.64 No crew member certificate is issued (CMCs)

ANNEX 10 NIL

ANNEX 11 (See RAD 1, 91).

Definitions: The term TCAS is used, instead of ACAS. (See RAD 1, page 8-24)

ANNEX 12 NIL

ANNEX 13 NIL

ANNEX 14 NIL

ANNEX 15 AERONAUTICAL INFORMATION SERVICES

Chapter 5 NOTAM

5.2.3 Does not apply.

Chapter 8 PREFLIGHT AND POSTFLIGHT INFORMATION

8.1.3 It applies partially.

ANNEX 16 NIL

ANNEX 17 NIL

ANNEX 18 NIL