

Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña
(UNPHU)

FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y POLITICAS
ESCUELA DE DERECHO



*“Retos y Oportunidades de la Aviación Civil en la República Dominicana,
en el cumplimiento 491-06”*

TRABAJO DE GRADO PRESENTADO POR:

ALBERTO EMILIO FORTUNATO PEÑA

DISRAELIS ARISTOGENES PEREZ PEREZ

Matriculados bajo los Nos.

12-0645 & 11-0016

PARA LA OBTENCION DEL GRADO DE LICENCIATURA:

DERECHO

ASESOR:

Dra. ARACELIS BETANCES

Santo Domingo, República Dominicana, año 2016.



INDICE

INDICE

“RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA AVIACION CIVIL EN REPUBLICA DOMINICANA EN EL CUMPLIMIENTO DE LA LEY 491-06”

Índice.....	1
Dedicatorias	4
Agradecimientos	7
Glosario.....	12
Introducción	21

CAPITULO I:

HISTORIA Y EVOLUUCION DE LA AVIACION CIVIL EN REPUBLICA DOMINICANA25

1.1 Historia.....	26
1.2 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).....	39
1.3 Estructura y Organización de la OACI.....	41
1.4 Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA)	43
1.5 Estructura de la IATA.....	45
1.6 Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)	47
1.7 Junta de Aviación Civil (JAC).....	48
1.8 Departamento Aeroportuario	49

CAPITULO II:

CONTRATOS PARA EL USO DE AERONAVES55

2.1 Los Contratos y las responsabilidades del transportista frente al usuario	57
2.2 Tipos de Arrendamientos.....	60
2.3 Fletamento de Aeronaves.....	64
2.4 Intercambio de Aeronaves	65
2.5 Arrendamiento financiero de Aeronaves	66

CAPITULO III:

CRIMENES Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL Y EL TRANSPORTE AEREO67

3.1 Objeto de la ley	68
3.2 Atribuciones del CESAC	72
3.3 Atribuciones del director de seguridad del aeropuerto	81
3.4 Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONOSAC)	83
3.4.1 Atribuciones del CONASAC.....	84.
3.5 Sistema Nacional De Seguridad y Defensa Del Espacio Aéreo	86
3.6. Faltas y Penalidades Administrativas dentro del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC)	90
3.7. Los Crímenes y Delitos en Contra de la Seguridad de la Aviación Civil y del Transporte Aéreos, Persecuciones y Penas aplicables	94
3.8. Los Crímenes, Delitos y Penas en la Seguridad Aeroportuaria	104
3.9. Los Aspectos Procesales con relación a los Crímenes y Delitos en la aviación civil y la seguridad aeroportuaria.....	118

CAPITULO IV:

FUNCIONAMIENTO E INFRAESTRUCTURA DE LOS AEROPUERTOS123

4.1 Definición, Composición y Diferencia entre Aeródromo y Aeropuerto.....	124
4.2 Principales Aeropuerto Internacionales de la Republica Dominicana.....	126
4.3 Breve reseña del Aeropuerto Internacional de Punta Cana (PUJ)	128
4.3.2 Infraestructura del Aeropuerto	130
4.3.3 Terminales.....	132
4.4 Breve Historia del Aeropuerto Internacional Las Américas Dr. José Fco Peña Gómez (AILA-JFPG)	136
4.5 Infraestructura del Aeropuerto	138

Entrevistas 140

Conclusión..... 146

Sugerencias..... 150

Bibliografía..... 155

Anexos..... 159

DEDICATORIAS

Dedicatoria

A mi Dios todopoderoso, por permitirme la vida y las oportunidades que me ha brindado en ella, como estos cuatros años de carrera los cuales han sido de un gran trayecto, y por darme unos padres ejemplares y luchadores, que han dado todo para ser lo que soy hoy en día.

Quiero dedicar esta tesis a mi madre la Lic. Maximina Peña Duran, por darme la vida, por educarme, por luchar junto a mi sin desampárame, por enseñarme a ganar la vida de manera honrada, por los principios y valores inculcado, y guiarme por el camino correcto.

Mi padre el General Contra Almirante Danilo Fortunato Jiménez, aunque no estés en esta vida “GRACIAS” por enseñarme a ser un hombre honesto, leal, sincero, responsable y llevar una sonrisa a pesar de cualquier circunstancia de la vida. Gracias por tanto.

Quiero dedicarle una parte de esta tesis a mi compañero Disraelis Pérez, por contribuir junto a mí para hacerlo realidad.

Alberto Fortunato

Dedicatoria

Luego de concluida esta experiencia de formación académica y profesional, para mí ha significado un orgullo haber llegado al final de este apasionante recorrido, y que ha sido un gran reto para seguir emprendiendo nuevos esfuerzos en el futuro y a lo largo de mi vida.

Dedico esta tesis a mi familia, por el apoyo moral y económico que me ha dado la inspiración para seguir adelante en las adversidades que se me presentaron en el camino y los que me dieron aliento en los momentos más duros.

A mi Madre Nilda Pérez Moreta por darme todo su amor y cariño, apoyarme en todas mis decisiones y darme la educación y formación que tengo.

A mi Padre Disraelis Pérez González por su apoyo y su oportuna forma de aconsejarme para que pueda lograr mis metas y objetivos.

A mis hermanas Disynill y Disaris que a pesar de nuestras pequeñas peleas de hermanas, siempre fueron mis amigas y compañeras, las quiero mucho.

Disraelis A. Pérez.

AGRADECIMIENTOS

Agradecimientos

Reitero mi agradecimiento a mi Dios todopoderoso, por todo en mi vida, y luego por permitirme una vez más, alcanzar lo que un día fue un sueño.

Quiero agradecer a toda mi familia, por el amor, el apoyo, y siempre estar al servicio.

A mis amigos y amigas, por su lealtad y apoyo en todo el trayecto, no solo profesional, sino personal.

A mis compañeros y colegas, por brindarme su amistad, y compartir sus vastos conocimientos y experiencia. También quiero agradecer a la UNPHU por ser mi alma mater, y formar mi perfil profesional.

A la Escuela de Derecho por el apoyo Incondicional durante este trayecto y siempre estar al servicio de todas mis inquietudes, en especial Alexandra Taveras, a Patricia Pérez y al decano Rogert A. Espailat Bencosme.

Agradezco a Mariet Espinal y al IDAC por los servicios, informaciones y pormenores de orientación en esta tesis, que me fueron de mucha ayuda.

Gratitud al “Grupo Punta Cana”, en especial a Lidia Santana, Ruth Gil, y Adolfo Rodríguez, por tener las puertas abiertas y brindar desinteresado apoyo a este proyecto personal

Especial agradecimiento al Lic. Manuel Vásquez Perrotta por compartir su experiencia y guiarnos e instruirnos en nuestra tesis.

Muchas gracias al Lic. Enmanuel Alcántara y a la Lic. Noemí Mieses por siempre extender sus manos, y brindarme su apoyo en todo momento.

Y por último pero no menos importante, a nuestra asesora la Dra. Aracelis Betances por servir como mentora en este arduo trayecto.

Alberto Fortunato

Agradecimientos

A Dios por darme la sabiduría y la fuerza para terminar mi carrera universitaria y lograr completar este ciclo de mi vida.

Quiero dar las Gracias a:

A mi profesora y asesora de tesis Dra. Aracelis Betances por su orientación, consejos y prestar parte de su tiempo en aportarnos sus conocimientos y ayuda en este trabajo.

A mi amigo y hermano, Alberto Fortunato, por ser mi compañero de tesis y amigo al adentrarse conmigo en esta aventura apasionante e interesante, que aunque ha sido un verdadero desafío hemos concluido con optimismo.

A mis compañeros y colegas, Alicia Johnson, Yelitza Mota, Karina Calcaño, Lisbeth Peralta, Wander Hernández, Carolina Crisóstomo, Laura Guzmán y demás compañeros de carrera y futuros colegas.

A mis Profesores, por dedicar su tiempo y entrega a ser guías y formarnos con toda la dedicación y sacrificio que conlleva prestar un poco de su tiempo en enseñarnos a ser buenos profesionales y mejores seres humanos a los demás.

A Alexandra Taveras, secretaria de la facultad por su facilitación en todos los trámites administrativos.

Al Grupo Punta Cana, por facilitarnos la visita guiada a sus instalaciones aeroportuaria y el buen servicio y trato de parte de su personal y directivos que facilitaron las requeridas informaciones en nuestro trabajo de grado final.

Al LIC. Enmanuel Alcántara por sus gestiones para la reunión con el LIC. Vásquez Perrotta, quien nos orientó y contestó nuestras inquietudes, dada su experiencia en el área de la aviación, y como abogado con casi 30 años de ejercicio profesional.

A Mariet Espinal, Encargada de Relaciones Publica del Instituto Dominicana de Aviación Civil (IDAC) por tan fructífera reunión en la institución en la cual labora, al ser esta en organismo regulador de la aviación en nuestro país y modelo a seguir en la región por sus aportes a la materia, en particular por darnos los materiales requeridos para tener base legal y suministrar informaciones esenciales en nuestro trabajo de grado.

Disraelis A. Pérez.

GLOSARIO

GLOSARIO

Aeródromo: Un área definida de tierra o agua, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.

Aeronave de carga: Toda aeronave que transporta mercancías o bienes tangibles.

Aeronave de pasajeros: Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación o empleados del explotador.

Aeronave en servicio: Se considerará que una aeronave se encuentra en servicio, desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a un determinado vuelo, hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje;

Aeronave en vuelo: Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierran todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque.

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

Aeropuerto internacional: Todo aeródromo de uso público designado por el Poder Ejecutivo, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, salud pública, reglamentación Fito zoosanitaria y otros requerimientos.

ALFA: Significado de la letra “A” en el alfabeto Radiofónico.

Armas BQ: Armas biológicas y Armas Químicas.

Aviación civil: La operación de cualquier aeronave civil con el propósito de realizar operaciones de aviación general, trabajos aéreos u operaciones de transporte aéreo comercial.

Aviación general: Todas las operaciones de aviación civil que no sean servicios aéreos regulares ni operaciones no regulares de transporte aéreo por remuneración o arrendamiento.

Air-side: El lado aire del Aeropuerto, Pista de aterrizajes, Hangares, Etc.

Aviso de bomba: Amenaza comunicada, real o falsa, que sugiere que la seguridad de una aeronave en vuelo o tierra, un aeropuerto, una persona o instalación de aviación civil, puede estar en peligro debido a un explosivo.

AVSEC: Siglas en inglés que significa “Seguridad de la Aviación” (AVIATION SECURITY).

Bioterrorismo: Uso intencional de microorganismos patógenos, toxinas o sustancias dañinas, con el propósito de generar enfermedades, causar la muerte y provocar pánico y terror.

Bravo: Significado de la letra “B” en el alfabeto Radiofónico.

Cabotaje: Vuelos aéreos internos, o vuelos dentro del territorio nacional.

CBP: Aduana y Protección Fronteriza de los Estados Unidos de América.

CNCC: Centro Nacional de Coordinación y Control

CONASAC: Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Chárter: Vuelos programados de manera específica para una situación en particular

Circular de seguridad: Documento escrito, emitido y publicado por el CESAC, con la finalidad de informar y divulgar informaciones que se consideren importantes y/o necesarias para la seguridad de la aviación civil.

CONASAC: Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Control de seguridad: Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

Counter: Mostrador. Área de registros de las aerolíneas.

Cuerpo Especializado: en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC): Es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Ground Handling: Asistencia en Tierra a las Aeronaves.

FAA: Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos de América.

FAD: Fuerza Aérea Dominicana.

FBO: Operador de base fija.

FLY-IN: Vuelos de motivos recreacionales, no regulares.

GATES: Puertas de Embarque de pasajeros.

HUB: Centro de Conexión o Distribución de pasajeros, cargas, bienes, mercancías, y servicios.

IATA: Asociación Internacional de Transporte Aéreo.

Land-Side: Lado tierra, terminales, zona de comercios, aduanas, etc.

Explotador de aeronaves: Persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves.

Explotador u operador de aeropuerto: Persona jurídica u organismo al que se le ha otorgado la explotación económica, administración.

IDAC: Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Inspección de seguridad de la aeronave: Inspección completa del interior y exterior de la aeronave, con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

Mercancía peligrosa: Todo artículo o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente.

Medidas correctivas: Medidas adoptadas para solucionar los incumplimientos o deficiencias evidenciadas y para satisfacer las recomendaciones de las actividades de control de calidad AVSEC.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

Oficial de seguridad a bordo: Una persona empleada y que ha recibido instrucción del gobierno del Estado del operador o del gobierno de otro Estado contratante, para viajar en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita.

Plan Nacional de Contingencia (PNC): Es el documento que contiene las acciones a tomar para manejar los sucesos que representen actos de interferencia ilícita que tengan carácter nacional.

Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA): Es el documento de seguridad de la aviación civil que debe elaborar cada aeropuerto para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves (PSEA): Es el documento de seguridad de la aviación civil que deben elaborar los explotadores de aeronaves, a fin de establecer cómo cumplirán con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil y con el programa de seguridad de aeropuerto

Programa de Seguridad: Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC): Es el documento de seguridad de la aviación civil que permite determinar si se cumple con el programa De la Colección de Leyes

Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC): Es el documento de seguridad de la aviación civil que abarca todo lo relacionado con la instrucción del personal de seguridad y no seguridad,

incluyendo su reclutamiento, selección, clasificación para las diferentes categorías, certificación, módulos de entrenamiento, registro de entrenamiento y programas de entrenamiento.

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC): Es el documento de seguridad de la aviación civil dirigido a la aplicación de las normas y los métodos recomendados del Anexo 17 (seguridad), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil, que contienen los anexos, otros documentos y convenios relacionados en materia de seguridad de la aviación civil.

Proveedor de Servicios de Seguridad: Cualquier persona jurídica autorizado por el CESAC, que brinde servicios en materia de seguridad de la aviación civil a sí misma, o a terceros, tales como a los explotadores de aeronaves, a los explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados, empresas de aprovisionamiento y de suministros o a cualquiera otra entidad que opere en los aeropuertos.

Seguridad de la aviación: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Sistema nacional de seguridad y defensa del espacio aéreo: Integración de todos los elementos disponibles, aeronaves, personal técnico, comunicaciones, radares, data e informaciones de los organismos competentes y de inteligencia que intervienen en la aviación civil, para proporcionar una adecuada y eficaz vigilancia, protección y defensa del espacio aéreo nacional, operado por la Fuerza Aérea Dominicana, a través de un centro de mando, control y comunicaciones.

Sustancia Química Tóxica: Toda sustancia química que, por su acción química sobre los procesos vitales, pueda causar la muerte, la incapacidad temporal o lesiones permanentes a seres humanos o animales. Quedan incluidas todas las sustancias químicas de esa clase, cualquiera que sea su origen o método de producción y ya sea que se produzcan en instalaciones, como municiones o de otro modo.

Tasa Especializada: Tarifas, cobros o derechos aplicados a los usuarios por servicios prestados provenientes de determinadas actividades relacionadas con la aviación.

INTRODUCCION

Introducción

Para hablar de ´´Reto Y oportunidades de la Aviación Civil, en la Republica Dominicana, en el cumplimiento de la Ley 491-06, debemos ponderadamente ver la realidad de los logros obtenidos, los procesos aplicados y la manera en que se desarrollaron los cambios que permitieron un buen ´rgano regulador y supervisor, donde a partir de la promulgaci3n y puesta en vigencia de esta ley.

Se marca un antes y un despu3s en el sector aeron3utico nacional, garantizando y ampliando las metas propuestas, tal vez t3midamente en un proceso que indiscutiblemente permitido relanzar las relaciones interinstitucionales con instituciones internacionales relacionadas, que han dado recertificaciones bajo las muy conocidas normas internacionales ISO (Gesti3n de Calidad, Gesti3n Ambiental, gesti3n en seguridad y salud ocupacional). Y que consolidan nuestra identidad organizacional haci3ndonos ´nicos.

Es importante se˜alar tambi3n que este organismo, ´Instituto Dominicano de Aviaci3n Civil, recibió en los ´ltimos tiempos varios Premios Nacionales e

Internacionales, sobre la calidad y servicio, que la propia población reconoció por lo profesional de su manejo en diversos sucesos nacionales, y cuya participación fue dentro del más respetuoso apego a la Ley.

Nunca antes existió un acuerdo tan práctico de mejor cumplimiento que el firmado por la Dirección Nacional de Control de Drogas y el Instituto Dominicano de Aviación Civil desde 2012, por los frutos y lo amplio que es en la Cooperación de ambas instituciones, y el apoyo mutuo para crecer en la lucha de estos delitos que contiene la nueva forma en que puede ser revocada por las instituciones sin previo aviso, y con la mayor comunicación entre ambas instituciones para facilitar todas las informaciones pertinentes.

Debemos resaltar que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), ha estado publicando en el año 2007 hasta 2016, múltiples Resoluciones, que permiten completar la Ley 491-06, de forma firme y clara, así como la ley 107-13, sobre Derecho de las Personas en sus Relaciones con la Administración y de Procedimiento Administrativos.

Hoy podemos señalar que estos principios están en un excelente ordenamiento jurídico aeronáutico, porque los aspectos multilaterales contienen también los ordenamientos jurídicos aeronáuticos bilaterales, que a su vez están expresados en el ordenamiento jurídico aeronáutico nacional o local,

dejándonos comprender que uno y otros se justifican y fundamentan como nos señalara el Lic. Manuel Vasquez Perrotta, Abogado.

CAPITULO I

HISTORIA Y EVOLUICION DE LA AVIACION CIVIL EN REPUBLICA DOMINICANA

1.1 Historia.

Hasta el 15 de Febrero de 1928, que se celebra en La Habana, la VI Conferencia Panamericana sobre Aviación Comercial, de carácter regional, la Republica Dominicana, no había participado en su preparación y redacción de una Convención sobre Transporte Aéreo, por los acontecimientos de tener en el país, las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, ocupando nuestras aduanas y entrometidos en asuntos administrativos hasta el año 1924, y luego las ultimas elecciones del Presidente Horacio Vásquez, que reorganizaban el país, por lo que participamos por primera vez en el año 1928.

Esta VI Conferencia Panamericana sobre Aviación Comercial, que clausura con la firma de un convenio, que en sus líneas generales reproducen el texto de la Convención de Paris, con algunas leves variantes, si bien recordamos que la Primera Conferencia de Derecho Privado Aéreo, que creo el Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos Aéreos (CITEJA), quien creo además todas los anteproyectos que dieron origen a la Convención de Varsovia de 1929, sobre la Unificación de Ciertos Principios sobre el Transporte Aéreo Internacional.

La VI Conferencia Panamericana sobre Aviación Comercial, en la Habana, fue aprobada por el Congreso Dominicano, mediante Resolución No.314 de

fecha 7 de Abril del año 1932, ya estando el gobierno de Rafael Leónidas Trujillo Molina.

En los finales de la Segunda Guerra Mundial, se realizó la “Conferencia de Chicago de 1944, la cual marca el hito más importante en la historia del Derecho Aeronáutico, surgiendo de ella la primera organización efectiva de la aviación a nivel mundial, la OACI, con un sistema universalmente aceptado para lograr la seguridad del vuelo la uniformidad en las prácticas de la aeronavegación y las bases para los futuros entendimientos en materia de otorgamiento de derechos de Trafico, que fueron completados con el Convenio de Bermuda, firmado en 1946 entre los Estados Unidos e Inglaterra, que sirvió a su vez de modelo para nuevos convenios bilaterales adoptados posteriormente por numerosos Estados.

El 17 de diciembre de 1903, en Kitty Hawk Carolina del Norte, los hermanos Wilbur y Orville Wright lograron hacer sus sueños una realidad, al levantar su invención al aire por 12 segundos, logrando alcanzar una distancia de 450 pies. , fue un hecho histórico que despertó el interés del mundo. Seis años después, el 25 de Julio de 1909, el pionero aviador Francés, Louis Bleriot hizo historia al cruzar el Canal Inglés en una pequeña aeronave monomotor y con estos hechos nació el sueño de la aviación.

Las primeras aerolíneas surgieron con vuelos chárter y luego con vuelos para la transportación de correos. Los primeros vuelos regulares de pasajeros y carga se inician en la Primera Guerra Mundial, cuando las bandas opuestas utilizaban aeronaves militares para el transporte complementario.

En 1911 Don Zoilo Hermógenes García "Mogito", nacido en La Vega, diseñó y patentizó un aeroplano de forma carentilínea, se graduó de Ingeniero Civil en el "Instituto Industrial du Nord de la France", siendo el primer dominicano en obtener un exequátur en 1902. Antes de la llegada de cualquier piloto o aerolínea extranjera al país.

En 1912 el aviador alemán Shuedthaus, voló sobre los cielos dominicanos, dónde es actualmente el parque Enriquillo. Luego en 1914 el aviador norteamericano Frank Burnside, trae un hidroavión de marca "Thomas", el cual arma en un taller improvisado, por varios días hace una demostración aérea sobre el río Ozama. En este mismo espectáculo, un joven piloto aficionado, de nombre Geo Pou, se convierte en uno de los primeros dominicanos en volar un aeroplano en el país al concedérsele el permiso para maniobrarlo, luego de firmar un documento de descarga en caso de accidente. Tras este hecho histórico se empiezan a ver los primeros precedentes legales en materia de responsabilidad civil.

El 22 de febrero de 1919 empieza a moldearse la aviación comercial a nivel internacional, al realizarse el primer servicio civil de transporte aéreo, regular y sostenido, por la aerolínea Alemana "Deutsche Luft Reederei" (D.L.R.), utilizando bimotores AEG con una operación diaria entre las ciudades de Berlín y Weimar. Mientras que el primer servicio civil de transporte aéreo internacional, inició el 25 de Agosto de 1919 por la aerolínea Británica "Air Transport & Travel" (AT&T), entre los aeropuertos de Hounslow y Le Bourget que servían en ese momento a las ciudades de Londres y París, utilizando un equipo De Havilland DH49. El vuelo tuvo una duración de dos horas y media y tenía un valor de 21 libras Esterlinas; Luego de este acontecimiento notamos los primeros precedentes legales en materia impositiva a la aviación.

En abril del mismo año parten de San Pedro de Macorís 4 aviones que aterrizaron por primera vez en la ciudad de Santo Domingo en la llamada Sabana de la Encarnación, donde se encontraba un antiguo campo de tiro del ejército nacional en los kilómetros 6 y 7 de la Carretera Duarte y años después específicamente el 5 de febrero de 1932, el Poder Ejecutivo, mediante Decreto, crea un Destacamento de Aviación a cargo de los dos primeros pilotos Dominicanos graduados en Cuba en 1931, el Cap. Aníbal Vallejo y el

1er Teniente Frank Félix Miranda. Estos se pueden considerar también como los primeros pilotos dominicanos de aviación comercial.

El 2 de Febrero de 1925 el Congreso Norteamericano promulga el Acto de Correo Aéreo conocido también como The Kelly Act, en el cual traspasaban el servicio aéreo de correo a los operadores privados por un período de cuatro años y otorgado bajo lícito u oferta de postor. Las primeras rutas transcontinentales se ofertaron el 15 de Noviembre de 1926 y a través de estas medidas surgen las primeras aerolíneas transcontinentales de carácter formal, incluyendo Boeing Air Transport, National Air Transport, United Airlines, American Airways en la actualidad conocida como American Airlines y TWA (Trans World Airways), en ese momento bajo el nombre de Trans Continental Air Transport. TWA opero la ruta Nueva York - Los Ángeles y United Airlines opero la ruta Nueva York (Newark Liberty)- San Francisco.

Podemos observar que la aviación dominicana empieza a desarrollarse de manera cronológica con los primeros acontecimientos de la aviación internacional. En república dominicana el desarrollo de la aviación comercial data de finales de la primera década del siglo veinte, por medio de influencias y corrientes internacionales arriban al país las primeras aeronaves y consigo la modalidad de transportar pasajeros vía aérea.

La primera aerolínea extranjera en transportar pasajeros desde y hacia nuestro país fue la norteamericana "Pan American Airways", la cual realizó su primer vuelo el 9 de enero de 1929. Según registros de la Fuerza Aérea Dominicana, para el año 1944 la primera aerolínea latinoamericana en volar fue Taca Airways, la cual era propietaria de uno de dos aeródromos construidos en la margen oriental del río Ozama.

Observamos que a través de la historia como ya se empezaban a desarrollar el concepto de Hub o Centro de Conexión aprovechado nuestra posición geográfica en el continente, es así que la antigua Dirección de Aeronáutica Civil le autoriza a la aerolínea VARIG de Brasil el derecho de quinta libertad pero sin derecho a tráfico, de operar vuelos Río de Janeiro - Santo Domingo - Miami, el cual le permitió continuar hacia Miami pero sin derecho a vender tickets aéreos pero si utilizar el territorio dominicano como escala técnica por ejemplo en reabastecimiento de combustible, no solo VARIG sino también la aerolínea Aero cóndor de Colombia inicia operaciones de esta modalidad en la ruta Bogotá-Santo Domingo-Washington .

La primera aerolínea dominicana fue la West Indian Aerial Express constituida por el norteamericano Basil Rowe en el año 1919, siendo la ciudad de Barahona a 65 millas náuticas al suroeste de la ciudad de Santo Domingo, localidad pionera en el desarrollo de la aviación civil dominicana. En esta

ciudad un grupo de empresarios, liderado por el norteamericano Basil Rowe, organiza la primera línea aérea dominicana con operaciones domesticas a principio del año 1927, con 2 aviones biplanos tipo Waco. En julio de ese mismo año la aerolínea realiza sus primeros vuelos internacionales hacia Port-Au-Prince, Haití, retornando al día siguiente a Santo Domingo, lo cual demostró su capacidad para unir a ambos países de la isla.

La aviación comercial en la República Dominicana recibió una gran influencia a raíz de la incursión de la aviación militar en el país, cuando el 7 de marzo de 1928 se promulga la Ley No. 904, mediante la cual se autoriza la erogación de 125 mil dólares para la creación de la Escuela de Aviación Militar, influida por la firma de la Convención sobre Aviación Comercial en la Sexta Conferencia Internacional Americana, celebrada en La Habana, Cuba el 15 de febrero del mismo año, aunque la West Indian Aerial Express fue pionera en realizar vuelos comerciales, el desarrollo sostenible de una aerolínea nacional con capital e integrantes cien por ciento dominicanos, nació el 1 de julio de 1944, que mediante un capital de 100,000 pesos surge Dominicana de Aviación, la cual inicia sus operaciones ese mismo año con 3 aviones trimotores Ford, adquiridos a Cubana de Aviación.

Dominicana de Aviación fue creada mediante decreto 19-23, fue creada como medida para impulsar y desarrollar los servicios de navegación aérea. En sus

inicios dependió fundamentalmente de las operaciones de la aerolínea "Pan American Airways", bajo un acuerdo en 1944, que les permitía transportar pasajeros receptores de dicha aerolínea extranjera mediante vuelos domésticos hacia las ciudades internas más desarrolladas, como desde Santo Domingo a Santiago, Puerto Plata, La Romana y Montecristi. Por el lado de carga, sus aviones también realizaban servicios de importancia considerable para la época, tales como las operaciones hacia Puerto Plata en un avión C-46 para traer leche hacia la capital dominicana; No obstante, Dominicana de Aviación siempre permaneció como propiedad del Estado Dominicano, nombrándola línea bandera en el 1970.

En 1973 se apertura el Aeropuerto Internacional de Herrera e inicia sus operaciones para vuelos doméstico, siendo la aerolínea "Alas del Caribe" la primea en iniciar las operaciones, con las rutas: Santo Domingo - La Vega – Santiago y Santo Domingo – Santiago – Puerto Plata.

La Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos, "FAA", el 11 de marzo de 1993 colocó a la República Dominicana en la categoría III como consecuencia de las irregularidades que encontró dicha misión en su informe evaluador oficial, entre ellas, que no existía una supervisión continua de la industria de las aerolíneas, como también la falta de un sistema efectivo de

regulación y aplicación de las leyes requeridas por la Organización de Aviación Civil Internacional “OACI”.

Algunos de los motivos que conllevaron a la “FAA” a retirarle a las aeronaves y personales de matrícula dominicana a operar vuelos hacia territorio estadounidense:

- No existían reglamentos relativos a la implementación de los operadores aéreos ni normas de aeronavegabilidad de certificados ya emitidos.
- Ninguno de los inspectores trabajaba a tiempo completo, según el interrogatorio realizado.
- Las aerolíneas carecían de records de instrucción y entrenamientos sobre el anexo 18 de la “OACI” sobre materiales peligrosos.
- Los inspectores de la antigua Autoridad de Aeronáutica Civil de 1993 no tenían ningún nivel de conocimiento de los programas comunes de las líneas aéreas internacionales en equipo de cabina ancha, tales como B-747, DC-10, etc.) Los cuales operan con equipo de navegación de largo alcance.
- La mayoría trabajaba en compañías privadas, siendo juez y parte.
- El Personal técnico no era adecuado.

Al momento del país recibir la categoría III la cual impedía las operaciones de aeronaves con matrículas local volar a territorio norteamericano, fue una de las detonantes de la desaparición de la línea aérea bandera de capital estatal Dominicana de Aviación, sumada también a la mala administración por parte de las autoridades estatales llevo a que estas cerrara sus operaciones aéreas en 1995 y sus operaciones de carácter administrativo en 1999.

Luego de estos sucesos que marcaron un deterioro en la aviación dominicana tras la llegada del nuevo milenio este se reestructuro para adaptar al país a las normas aeronáuticas del país a las normativas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), es así que el 28 de diciembre del 2006 se promulgo la ley 491-06, que crea el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y también Junta De Aviación Civil (JAC), el primero es organismo encargado de implementar las políticas de seguridad operacional, navegación aérea, económicas y políticas en materia de aviación en el país y demás políticas aeronáuticas, mientras que la JAC dicta las políticas aerocomerciales , las regulaciones en cuanto aspectos económicos del transporte aéreo y certificación de operaciones de las compañías aéreas es un organismo dependiente del poder ejecutivo.

Otros logros logrados del país podemos citar la recuperación de la categoría I por parte de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados

Unidos de América, en el cual las aeronaves dominicana puedan realizar operaciones aéreas hacia ese país, por ejemplo la IDAC la certificación ISO 9001-2008 en gestión de calidad , la certificación ISO 14001 en cuanto a la implementación sistema de gestión medioambiental (SGM) eficaz, la norma BS OHSAS 18001 para la aplicación de los sistemas de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.

La norma OHSAS 18001 para de ayudar a las organizaciones a cumplir de forma eficaz con sus obligaciones relativas a la salud y la seguridad y El Premio Nacional a la Calidad y Reconocimiento a las Prácticas Promisorias, es un proceso mediante el cual son reconocidas las iniciativas de gestión de calidad en la administración pública dominicana en el año 2011 recibió el organismo esta certificaciones por sus reformas al sector de la aviación dominicano y sus funcionamientos como institución autónoma del estado.

En lo relativo a la JAC podemos citar la firma de más de 40 acuerdos Bilaterales en relación al servicio aéreo con distintos estados, ha recibido certificaciones como la ISO 9001-2008 en gestión de calidad por mejora de procesos administrativos y operaciones internas siendo rectificado en julio 2014, obtuvo la medalla de oro en 2014 como premio de calidad por sus excelentes prestaciones de servicios otorgado por el Presidente de la Republica Lic. Danilo Medina, estuvo en la Presidencia de la Comisión

Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC) hasta noviembre del 2012 en la cual se instauraron iniciativas en materia de cooperación técnica y la promoción de forma exitosa de un convenio de Cielos Abiertos , la Carta de Compromiso al Ciudadano documento emitido por el Ministerio de Administración Pública(MAP).

En este se abren canales de comunicación con el sector de aviación civil y los usuarios de transporte aéreo en obtención de la información pública, con el compromiso de mejorar los tramites de quejas y sugerencias, encuestas de satisfacción al cliente entre otros rubros. También hay otros hechos relevantes de este organismo como la Juramentación de los Comités de Facilitación en Aeropuerto con el fin de dar un seguimiento optimo al funcionamiento de los distintos aeropuertos internacionales del país este es presidido por el comité nacional de facilitación.

La Certificación Internacional de la CIAA este organismo tiene personal adscrito a la JAC luego de un programa de entrenamiento logrando mantener niveles de formación de carácter internacional para característica de este organismo. Al mismo tiempo la CIAA supero la auditoría realizada por la OACI convirtiéndose en una de las primeras entidades de su tipo en tener certificación bajo la norma ISO9001 y el procedimiento de la Oficina de Libre Acceso a la Información Pública la institución dispone su personal calificado

para dar respuestas a lo requerimiento de información que reciben por esta vía en tiempos y formas establecidos de requerimiento de lugar de conformidad con el cumplimiento con él mandato de la Ley 200-04 o Ley de Libre Acceso a la Información Pública y su Reglamento No.130-05.

1.2 Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

La organización de aviación civil internacional OACI, es el órgano especializado de Las Naciones Unidas, que fue creada el 7 de diciembre de 1944, con la firma del convenio de Chicago, siendo su sede principal la ciudad de Montreal, Quebec, Canadá, la misma tiene sedes regionales en Bangkok, Tailandia para Asia-Pacífico, El Cairo, Egipto para Oriente Medio y el Norte de África, Dakar, Senegal para África Occidental, Nairobi, Kenia, para África Oriental y el Océano Índico, Lima, Perú para Suramérica, París, Francia para Europa y por último Ciudad de México, México, para América del Norte, Centroamérica y el Caribe.

La OACI está actualmente compuesta por 191 estados contratantes. Este convenio reconoce el principio de que todo estado, tiene soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo de su territorio, y puede establecer que ningún servicio aéreo no programado puede operar sobre el territorio de un estado contratante sin el previo consentimiento.

La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), tiene como objetivos principales brindarles a los usuarios un medio de transporte aéreo

que sea seguro, económico, eficiente y de bajo impacto ambiental con el medio ambiente:

- Mejorar la seguridad de la aviación civil internacional.
- Administrar los principios establecido por el convenio de Chicago de 1944.
- Fomentar el desarrollo de un sistema de aviación civil económicamente viable.
- Reducir al mínimo los efectos ambientales negativos de la actividad de la aviación civil.
- Fomentar la organización, el desenvolvimiento, y técnicas de la navegación y el transporte aéreo internacional.
- Crear oportunidades equitativas, en donde se desarrollen las empresas proveedora de transportes aéreos.
- Promover capacitaciones, para los países miembros del Organismo, así como velar por el funcionamiento de los mismos.

1.3 Estructura y Organización de la Organización de la OACI.

La organización de aviación internacional está formada por Estados Contratantes y la Administración internacional permanente. Dichos órganos, cumplen con sus propios cometidos pero al mismo tiempo, tiene una estrecha interdependencia entre sí.

La organización tiene un órgano soberano que es su asamblea, está formada por cada estado contratante, los cuales tiene derecho a voto, las decisiones que emanan esta asamblea que tiene que tener una mayoría de tres quinta partes de los votos emitidos, esta se reúnen periódicamente al menos una vez cada tres año y es convocada por el consejo.

El consejo, es un órgano rector, que tiene la responsabilidad de convocar a la asamblea, el mismo esta íntegramente representado por treinta y seis estados contratantes, para un periodo de tres años.

Tiene como funciones, a aparte de convocar la asamblea, fijar la organización de trabajo de la entidad, entre las cuales, adoptar normas internacionales, y métodos de recomendación, a la vez estos sean incorporados, en los anexos a los convenios sobre aviación civil internacional, que contienen todos aspectos

de aviación civil internacional. El consejo se auxilia de la comisión de Aeronavegación y sus dependencias, que son:

- Comité del transporte Aéreo.
- Comité De Finanzas.
- Comisión de Aeronavegación.
- Comité de Cooperación Técnicas.
- Comité de Ayuda Colectiva para los Servicios de Navegación Aérea.
- Comité de Recursos Humanos.

1.4 Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

Es un sindicato, que reúne alrededor de 265 líneas aéreas que controlan alrededor del 83 por ciento del tráfico aéreo mundial, con la finalidad, de promover la seguridad, la confiabilidad y la economía del transporte aéreo para proteger los intereses de los accionistas privados. La IATA fue fundada en principio en el año 1919 en la Haya, Holanda, donde su finalidad era coordinar desde un punto de vista técnico, de carácter comercial, financiero y jurídico, todas las actividades de las compañías aéreas con el fin de normalizar el transporte aéreo abierto al público.

Luego se volvió a lanzar, con la firma del convenio de Chicago, del 7 de diciembre de 1944, cuyo relanzamiento tuvo una modificación, en 1945 en la Habana, Cuba. La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), cuenta con funciones y beneficios tales como:

- Facilita las vías para colaborar entre las empresas que están involucradas en el transporte aéreo y tener, un estrecho vínculo con la OACI y otros organismos internacionales.
- Ser el enlace entre los agentes de cargas, las compañías aéreas y los pasajeros.

- Mantiene los costes bajos, para fomento del transporte aéreo hacia el consumidor.

- Velar por el fiel cumplimiento de sus normas y por el libre desenvolvimiento de las líneas aéreas, con el fin que puedan operar de manera eficiente, competitiva, segura, y económica.

- Mantener la comunicación con los gobiernos sobre las actualidades de la industria aérea internacional.

- Proveer el código IATA, con el fin dar las siglas de identificación aeroportuaria.

1.5 Estructura de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

La estructura orgánica de la IATA está compuesta de la siguiente manera:

- Una Asamblea General que posee soberanía suprema.
- Un Comité Ejecutivo que tiene como función la dirección permanente de la asociación, así como la selección de los integrantes del comité permanente, cuales son:
 1. Financiero.
 2. Técnico.
 3. Jurídico.
 4. Médico.
 5. Consultivo de Tráfico.

Esta organización También cuenta con la cámara de compensación con sede central es en Londres, Inglaterra, donde su función es asegurar las relaciones financieras entre las compañía.

Además posee un Servicio de Control donde el mismo vigila el cumplimiento de las empresas asociadas, pudiendo recomendar la aplicación de sanciones.

Las Conferencias de tráficos tienen como función principal administrar las tarifas, horarios y condiciones de tráfico en determinadas zonas geográficas del mundo.

1.6 Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

El 22 de abril de 1955, mediante Ley No. 4119, se crea la Dirección de Aviación Civil, como organismo especializado y técnico, dependiente de la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas pero con la autonomía para resolver asuntos de competencia. La Autoridad de Aviación Civil fue instalada el 1ro de agosto de 1955, siendo el señor Mario Lovatón el primer Director de dicho organismo.

El instituto Dominicano de Aviación Civil es el órgano del estado dominicano autónomo, creado por la ley 491-06 el cual tiene como función certificar, regular, vigilar, proveer de los servicios de navegación aérea, y promoción del desarrollo sostenible de la aviación civil, así como también, fiscalizar el cumplimiento de las reglas nacionales e internacionales, y gestionar sobre la seguridad operacional, en cuanto las actividades aeronáuticas.

1.7 Junta de Aviación Civil (JAC).

La Junta de Aviación Civil es la entidad asesora del poder ejecutivo creada por la ley 491-06, que tiene como fin regular los aspectos económicos del transporte aéreo, dictar las políticas aerocomerciales y la importante misión de asesorar al presidente la república en todo lo relativo de la aviación comercial en el país.

Como órgano dependiente del poder ejecutivo tiene como funciones principales:

- Conceder la Certificación de Autorización de Autorización Económica para las empresas aéreas nacionales, para realizar sus operaciones aerocomerciales.
- Otorgar los permisos de rutas desde y hacia territorio dominicanos para las compañías aéreas extranjeras.
- Aprobar las autorizaciones especiales a los operadores aéreos internacionales que realicen operaciones comerciales de carácter de transporte aéreo internacional no regular o chárter¹

¹ Tomada de notas preliminares a los acuerdos del IDAC y reportes periódicos de varias épocas.

1.8 Departamento Aeroportuario.

Fue concebido el 15 de noviembre de 1978 mediante la Ley No. 8 con el objetivo principal de invertir, administrar, controlar, comprar equipos y fiscalizar los aeropuertos del Estado y los concesionados.

El Departamento Aeroportuario tuvo a su cargo la administración de todos los aeropuertos del país hasta que se formalizó la concesión de los principales aeropuertos estatales en abril del año 2000 y se suscribieron los contratos con los aeropuertos privados. En ese momento nuevo rol de supervisor operativo de las obligaciones contractuales establecidas en los mismos, pasando a supervisar y fiscalizar de la operación, administración y funcionamiento de los aeropuertos comerciales concesionados y privados del país.

Bajo la misma ley se crea la Comisión Aeroportuaria cual establece en ella una responsabilidad en dirección colegiada o comisionada en representación del poder ejecutivo, que trata sobre la administración de los aeropuertos, los deberes y derechos de los contribuyentes o usuarios de los servicios que ofrecen en los mismos. Las funciones principales del Consejo es de aprobar los reglamentos de aplicación y tarifarios de la forma de pago de los

contribuyentes o usuarios, para emitir resoluciones normativas o ampliatorias del reglamento de aplicación tarifaria.

Desde 1932 se han dictado las siguientes leyes referentes al tema de la Aviación:

-Ley 295-Febrero de 1932, etc. Aviación Civil (IDAC) coherente con el proyecto IDAC modelo de gestión.

Resolución del Congreso Nacional no.314, promulgada el 7 de abril de 1932 que aprueba la conferencia de aviación comercial firmada en la sexta conferencia internacional americana en la Habana Cuba en 1938.

Ley No.295 promulgada el 13 de abril de 1932, que establece los requisitos para aterrizar o amarrar en los lugares autorizados.

Ley No.1422 promulgada el 23 de noviembre de 1937, que tiene por objeto regular lo concerniente a la navegación aérea.

Resolución del Congreso No.455 promulgada el 23 de mayo de 1941, que aprueba el contrato celebrado entre el Gobierno Dominicano y la Pan American Airways INC., Sobre mejoras permanentes en el Aeródromo Miraflores de Ciudad Trujillo.

Decreto del Poder Ejecutivo de 2659 de 8 de Mayor 1945, que aprueba la tarifa de tránsito en el Aeródromo General Andrews.

Resolución del Congreso Nacional No. 964 promulgada el 11 de agosto de 1945 que aprueba la convención de aviación civil internación, el convenio sobre el transporte aéreo internacional y el convenio provisional de aviación civil internacional.

Decreto del Poder Ejecutivo 4317 de fecha del 5 de mayo de 1947 que reduce la tasa de aterrizaje en el aeródromo General Andrews.

Ley No.1915 promulgada en fecha del 28 de enero de 1949, sobre navegación civil y crea el negociado de aviación civil con una comisión adscrita dependiente de la secretaria de guerra y marina.

Resolución del Congreso Nacional No. 2087 promulgada el 20 de agosto de 1947 que aprueba el acuerdo sobre transporte aéreo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y El Gobierno de la Republica Dominicana, firmado el 19 de julio 1949.

Reglamento del Aire No. 6030, dictado en fecha del 16 de septiembre de 1949.

Reglamento 6031 dictado en fecha del 1949 sobre los requisitos de otorgamiento de licencia al personal técnico de aviación civil.

Reglamento No.6417 dictado en fecha del 11 de marzo 1950 para facilitar en la Republica el Transporte Aéreo Internacional.

Ley No. 3199 promulgada el 11 de febrero de 1952 sobre la navegación de la seguridad aérea en las inmediación de los aeródromos.

Resolución del Congreso Nacional No. 3953 promulgada en fecha 18 de octubre de 1954, aprueba los protocolos edificativos del convenio de aviación civil internacional de Chicago.

Ley No. 4119 Promulgada en Fecha del 22 de Abril de 1955, que modifica el capítulo 2 de la ley no. 1915 sobre navegación aérea civil (en virtud de esta ley se crea la dirección de aeronáutica civil).

Ley No. 4481 en fecha del 22 de junio de 1956, modifica el artículo 11 de la ley 1915 sobre navegación aérea.

Decreto del Poder Ejecutivo no.6932 de fecha 29 de julio de 1954, 342 de fecha del 10 de noviembre de 1954 y 2216 de fecha 2 de noviembre de 1956, mediante estos decretos se declaran como prohibidas para la navegación aérea diferentes zonas del territorio nacional.

Ley no.4637 promulgada en fecha del 8 de febrero de 1957 que establece la tasa a pagar por el aterrizaje de aeronaves de turismo y deportivas.

ley no.505 promulgada en fecha del 10 de noviembre de 1969 que cambia la designación de Dirección Nacional de Aviación Civil, por Dirección General de Aeronáutica Civil, convirtiéndolo al mismo tiempo en un organismo especializado y técnico, dependiente del poder ejecutivo, y crea además la Junta de Aviación Civil (JAC)

Estos acontecimientos, además de ver en sus detalles, la también importantísima ´Ley de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil de la Republica Dominicana, No.188-11, publicada en la Gaceta Oficial No.10628 del 22 de Julio del 2011. Nos permite disponer de una fuerte base legal para inicio de nuestros estudios sobre esos ´Retos y Oportunidades de la Aviación Civil en la Republica Dominicana´.

TEMA II

CONTRATOS PARA USO DE AERONAVES



2.1 Sobre los contratos y la responsabilidad del transportista frente al usuario.

Para poder hablar de los contratos que se celebran en la aviación, primero debemos de saber que es un contrato, según la legislación dominicana. Es por eso que hemos citado lo que el código civil de la Republica Dominicana nos dice en su artículo 1101 sobre los contratos.

*“Artículo 1101: El contrato es un convenio en cuya virtud una o varias personas se obligan respeto de una o varias otras a dar, hacer, o no hacer una cosa”.*²

Como muy claro expresa el artículo, un contrato es la relación que se crea en responsabilidad, para cumplir un fin determinado.

En virtud de esta definición, podemos ver el resultado que tiene el contrato, por lo que, si hablamos de contrato del uso de las aeronaves no podemos dejar de hablar antes que sobre la responsabilidad del transportista.

En la aviación, la transportación de personas como la trasportación de bienes tangibles, por lo que, es desde este momento en donde empiezan a nacer las responsabilidades civiles del operador. Las responsabilidades civiles del

² Artículo 1101 del Código Civil de la Republica Dominicana.

operador o transportista, nacen en un convenio el cual determino las responsabilidades de los mismos.

El convenio es el de Varsovia del año 1929, fue celebrado con el fin regular el transporte aéreo y resaltar las responsabilidades de las compañías aéreas frente a los pasajeros donde su eje principal es el de emitir ticket aéreos a todos los pasajeros y el resguardo de los equipajes de los mismo, con el fin de garantizar los derechos del viajero al de abordar la aeronave hasta llegar su destino final.

El Convenio de Varsovia es quien da inicio a las responsabilidades que se dan entre Transportista – Pasajero, Pasajero-Transportista, ¿mediante qué? Por medio del ticket aéreo. El convenio de Varsovia establece lo siguiente, en cuanto el ticket aéreo. En el artículo tres, literal dos:

“La falta, irregularidad o pérdida del billete no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato del transporte, que no dejará por ello de estar sometido a las reglas del presente Convenio. Sin embargo, si el porteador admite al viajero sin que se le haya expedido un billete de pasaje, no tendrá derecho a prevalerse de las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad”.³

³ Artículo 3, Sección primera, Billeto de pasaje, Capítulo 2 Títulos de Transporte. Convenio de Varsovia.

Viendo el del convenio podemos ver, que a pesar de que el ticket de abordar el pasajero no lo porte, y aun así el porteador lo admite, no le quita su responsabilidad ante el pasajero. Y es aquí donde empieza a surgir las responsabilidades del porteador ante el pasajero. El ticket se puede decir, que es el medio contractual, el cual obliga a las dos partes, a cumplir con un fin determinado. De tal manera, así nacen las principales obligaciones de estas dos partes en el campo de la aviación civil.

En el convenio, también establecen otras obligaciones, que se generan fruto al contrato celebrado entre pasajero y transportista, como así lo establece el “*Capítulo 3 artículo 17*”⁴ sobre la responsabilidad del portador, donde se obliga al portador correr con responsabilidad de todo daño causado durante el trayecto. Dentro del mismo convenio hay existen otros acápite que compromete también la responsabilidad del porteador ante el pasajero, como lo es artículo 18 del capítulo 3, en donde responsabiliza el equipaje del pasajero. Esto de una manera u otra, crea un contrato entre las partes, desde la reservas hasta el destino final del pasajero.

⁴ Artículo 17, Capítulo 3, sobre las responsabilidades del porteador, Convenio de Varsovia.

2.2 Tipos de Arrendamientos de Aeronaves.

No podemos empezar hablar del contrato de arrendamiento de aeronaves sin antes de conocer que es un contrato de arrendamiento, en virtud de lo que establece el código civil de la republica dominicana nos habla en su artículo 1709 sobre el contrato de arrendamiento.

*''Articulo 1709: La Locación de las cosas es un contrato por el cual una de las partes se obliga a dejar gozar a la otra una cosa durante cierto tiempo y por un precio determinado que esta se obliga a pagarle.''*⁵

Otra definición de arrendamiento según la doctrina es la que establece el Profesor Ricardo Treviño García en su libro Los contratos civiles y sus generalidades, en el cual define el arrendamiento de la siguiente manera.

''⁶El arrendamiento es un contrato mediante el cual una parte, llamada arrendador, se obliga a transferir de modo temporal el uso o goce de una cosa a otra parte, llamada arrendatario, quien a su vez se obliga a pagar por ese uso o goce un precio cierto y determinado.''

⁵ Artículo 1709 del código civil de la República Dominicana.

Partiendo de estas dos definiciones tanto la del código como la de la doctrina se pueden definir al arrendamiento como el contrato por el cual una parte subroga sus derechos de goce y disfrute de un bien determinado por un periodo de tiempo, en el cual la parte que goza de los derechos de uso de este bien tiene la obligación de dar un pago y de mantener este en un estado de conservación mientras esta en su cargo.

La Ley 491-06 establece dos tipos de contratos de arrendamientos de aeronaves en dos tipos que son el contrato seco o arrendamiento de la aeronave sin tripulación y el contrato húmedo o arrendamiento de la aeronave con tripulación.

El contrato Seco o arrendamiento de la aeronave sin tripulación es aquel por el cual una persona le renta una aeronave en calidad de arrendador, le otorga a otra persona en su calidad de arrendatario el derecho de posesión o uso de manera exclusiva de una aeronave específica.

Para la cual esta pueda realizar un número determinado vuelos, horas reglamentarias para la realización de los vuelos o recorrido de distintas distancias por un tiempo establecido y convenido por las partes según sus acuerdos previos.

Este tipo de arrendamiento la persona en calidad de arrendatario solo tiene el uso de la aeronave sin contar con la tripulación, la cual no es necesaria en este tipo de concesión al momento de entrar en vigor dicho acuerdo.

En cambio el contrato húmedo o con tripulación es aquel por el cual una persona en su calidad de arrendador, le da el permiso a otra persona que tiene la condición de arrendatario el derecho de posesión o uso de manera exclusiva de una aeronave específica.

Por el cual este puede realizar un número determinado de vuelos, horas reglamentarias para efectuar los vuelos o el recorrido a distintas distancias por un periodo de tiempo establecido y convenido por las partes según los acuerdos previos.

A diferencia del contrato seco que en cual una persona solo recibe el arrendamiento de la aeronave sin ningunos de los miembros de la tripulación, en este para ser efectuado tiene que estar presente por lo menos uno de los miembros de la tripulación de la aeronave.

En este puede solamente incluir a parte de la aeronave, la prestación de los servicios de la tripulación como pueden ser solo el piloto para maniobrar el aparato con o sin su copiloto o también puede estar presente todo el personal de la tripulación, entiéndase sobre cargos o azafatas para brindar sus servicios

dentro de la aeronave arrendada a la persona en calidad de arrendatario, para los fines de la concesión del aparato al momento de la entrada en vigor del acuerdo de ambos al efectuar dicho contrato.

Hay que aclarar que para que una persona pueda ser arrendador este debe de ser propietario de la aeronave, o cualquier persona que tenga un derecho de usufructo o cualquier título legal que lo habilite para hacer la transferencia del uso y goce de los mismos.

2.3. Fletamento de Aeronaves

El contrato de fletamento es por el cual la persona llamada fletador como propietario de la aeronave pone está a disposición mediante la remuneración otorgada por el fletante por un precio cierto y conservando su función de ser la persona que funge la función de operador aéreo entiéndase como la compañía aérea de transporte de pasajeros o mercancías, usando una o más aeronaves, en finalidad de las operaciones determinadas en beneficio del fletador, por un periodo de tiempo específico y a recorrer una distancia por una ruta determinada a recorrer en lo estipulado por el contrato de fletamento por la concesión de obligaciones de ambas partes.

2.4. El Intercambio de Aeronaves

Esta relación contractual se efectúa por el acuerdo de traspasarse una aeronave por parte de uno más operadores aéreos, estos pueden ser locales o internacionales, el control de las operaciones de una aeronave es transferida por cortos periodos de tiempo de distintos operadores entre sí; al efectuarse este acuerdo el ultimo operador aéreo que tuvo bajo su poder la aeronave la cual mediante el acuerdo previamente pactado por el anterior operador que tenía en su poder la aeronave, le transfiere la responsabilidad del control operacional de la aeronave al tiempo de la transferencia a la otra parte que se compromete a usar la aeronave por el acuerdo pactado entre ambos.

2.5 El Arrendamiento Financiero de las Aeronaves

El contrato de arrendamiento financiero se produce cuando el arrendador transfiere al arrendatario la tenencia de una aeronave por efectuar un pago de una suma de dinero determinado, el cual este tiende a ser aplicado a través del precio de la aeronave. En caso de que el arrendatario prefiera ejercer el derecho de la aeronave al arrendador que en principio funge la función de propietario de la aeronave y la ´pone a disposición del arrendatario como operador aéreo quien es que tiene el derecho del uso y disfrute de la aeronave, en ese caso es competencia del arrendador otorgar, los términos y condiciones en la cual las partes decidan convenir en los beneficios y obligaciones las cuales fueron suscritas en el contrato para la transferencia de los derechos de posesión de la aeronave esto en los casos el cual el arrendatario decide comprar la aeronave al arrendador quien es el propietario legítimo de la aeronave.

TEMA III

“CRIMENES Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL Y EL TRANSPORTE AEREO”

3.1. Objeto de la Ley.

Ahora empezaremos hablando de los crímenes y delitos contra la seguridad de la aviación civil, pero hay que tener en cuenta los conocimientos acerca de disposiciones de la ley que regula la seguridad de la aviación civil que es la Ley 188-11 sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil en la república dominicana y también crea el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), como órgano encargado de garantizar la seguridad en los aeropuertos del país.

Cuál es el objeto principal de la Ley es la prevención y establecer las sanciones a aplicar en los actos ilícitos que interfieran de manera directa u atenten con la seguridad de los pasajeros ya sea que estén entrando o saliendo por cualquier aeropuerto o se encuentren en tránsito con destino hacia un tercer destino, miembros de la tripulación de las aeronaves, el personal terrestre que brinda los debidos servicio a las compañías aérea y aeronaves de vuelos privados o aviación ejecutiva, mantener las operaciones en los aeródromos y aeropuertos con total normalidad así como velar por el buen mantenimiento de la infraestructura física y demás instalaciones prestadora de

servicios a la aviación civil y tener el orden en cuanto a la seguridad ,regularidad y eficacia de los vuelos.

La aplicación de la presente ley se rige por los tratados y convenios internacionales en materia de aviación civil rectificado por las autoridades dominicanas, aunque cabe resaltar que si aparecen contradicciones entre el contenido de la ley con los convenios y tratados internacionales en materia de aviación civil, prevalecerán por encima los mandatos establecidos por estos.

Lo relativo a las inspecciones y sanciones que alcancen a los tripulantes, pasajeros, aeronaves y efectos transportados o simplemente cualquier individuo que realice alguna actividad afín con la aviación estarán bajo la jurisdicción nacional o las normas de aplicación al derecho internacional, en caso de la existencia de casos que no sean previsto por la ley, reglamentos, tratados o convenios internacionales se usaran leyes especiales.

Para conocer de las sanciones o normas para mantener la seguridad en la aviación civil o en su defecto serán de derecho común sus conocimientos o por los principios generales de derecho.

Los actos ilícitos que interfieran con la violación de la seguridad de la aviación civil serán sometidos a la jurisdicción dominicana, si los hechos

cometidos dentro de aeronaves son de matrícula dominicana y que estén volando en el territorio nacional. También es aplicable si se encuentran volando en alta mar o en territorio no sometidos a la soberanía de otro estado, si los ilícitos son cometidos dentro de una aeronave dominicana vuele sobre territorio de un estado extranjero.

Solo serán de competencia de dicho estado si el caso es de interés a la seguridad o vulnera el orden público de manera directa del estado subyacente, si el hecho es hecho ilícito es cometido en una aeronave de matrícula extranjera vuele territorio de la republica dominicana o este estacionada en el mismo, serán de competencia local cuando las faltas o actos interesen a la seguridad o al orden público de la republica dominicana o al momento de producirse tenga efecto directo en territorio nacional.

Si en caso de ser una aeronave extranjera se hace alguna violación a la seguridad de la aviación civil se les puede aplicar las leyes dominicanas siempre y cuando se realice en república dominicana el primer aterrizaje posterior a ser cometido el delito, si estas aeronaves dominicanas se usan para vulnerar la seguridad en la aviación y tienen como misión ser usadas como aeronaves de prestación en de servicios aduanales y policiales. , si el hecho que vulnera el libre desenvolvimiento de la aviación civil las aeronaves

utilizadas en territorio dominicano son de servicios militares y estos son realizados por civiles.

Y si el hecho ilícito se encuentra involucradas aeronaves pertenecientes a estados extranjeros están quedan bajo la jurisdicción de las normas aplicables al derecho internacional para determinar la sanciones y penalidades a ser sometidas las partes involucradas en el conflicto a si de salvaguardar la seguridad de la aviación civil en sus distintos ámbitos operacionales.

En modo de conclusión de esta introducción esta ley se enfoca más en ley se enfoca mayormente en la sanciones de carácter penal a los hechos delictivos que vulneren la seguridad de la operaciones aéreas y se compruebe que dichas acciones ponen en riesgo inminente la seguridad nacional del estado y la de los usuarios e infraestructuras de los servicios prestados a la función del sector de la aviación civil

3.2 Las Atribuciones del CESAC.

En cuanto a las atribuciones del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) y del Director de Seguridad del Aeropuerto, pero antes de desglosar cada una de las atribuciones tanto del organismo de este funcionario administrativo hay que definir que es el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil y El Director de Seguridad del Aeropuerto, así al tener conocimiento tácito de ambos podemos establecer las atribuciones dentro de las funciones de cada uno.

Empecemos por el Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil o CESAC es la Institución del estado dominicano responsable de la seguridad de los aeropuertos, fue creado por la presente ley 188-11 sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil dándole personalidad como autoridad competente en relación a la seguridad de la aviación civil. Para evitar la comisión de los actos de interferencia ilícita que no es más que el acto o intención de comprometer la seguridad de la aviación civil.

Este se manifiesta de diferentes formas como puede ser la apropiación de una aeronave, destruir un avión en servicio, el secuestro de personas en una aeronave en vuelo o dentro de un aeropuerto, así como la intromisión forzosa

dentro de un avión en un aeropuerto antes de partir el vuelo o la irrupción dentro de las instalaciones enfocadas a la aeronáutica, la introducción de armas o artefactos, tanto al aeropuerto como a una aeronave que tengan fines criminales vulnerar la seguridad de los usuarios o utilizar aeronaves con el fin de causar daños de intensa gravedad como:

La muerte, lesiones corporales o daños a los bienes o al medio ambiente, así como otorgar comunicación de falsa informaciones que comprometa la seguridad de la aeronave , incluyendo la tripulación, pasajeros ,el personal de tierra que presta servicios a las aeronaves y al público en general o al recinto destinado a la aviación civil.

En resumen el CESAC tiene la función principal de mantener la seguridad y protección de la aviación civil con los actos de interferencia ilícita y los demás actos e intromisiones que atenten contra la seguridad de las aeronaves, tripulación, pasajeros, el personal en tierra que prestan servicios a las aeronaves, aeropuertos, aeródromos o toda infraestructura destinada a prestar servicios de aviación civil cumpliendo las leyes locales y los distintos convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación civil.

Como el anexo 17 del Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 o también conocido como Seguridad Al Convenio sobre Aviación Civil Internacional es la normativa de la OACI que insta a los estados a crear organismos competentes con el fin de garantizar la seguridad de la aviación civil así como los distintos estados contratantes del convenio de Chicago a crear organismos especializados de acuerdo al cumplimiento de aviación civil internacional y las leyes nacionales para garantizar la seguridad operacional.

Así como evitar cualquier incidente que puedan afectar la aviación civil en general tanto la infraestructura destinada a este fin así como la implementación de leyes y normas que permitan la función de las entidades especializada en esta materia con el fin de mantener la seguridad y normal operaciones de la aviación civil dentro de la jurisdicción de los estados contratantes.

Hay que señalar que el CESAC reemplaza al antiguo Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) este fue creado mediante el decreto No. 28-97 del 22 de Enero de 1997 promulgado por el Poder Ejecutivo, esta antigua entidad estaba bajo el cargo del Oficial General de las Fuerzas Armadas que es el encargado de ejecutar la política local de seguridad aeroportuaria, el actual Organismo es dependiente del Ministerio de las Fuerzas Armadas.

El Director de Seguridad de Aeropuerto es funcionario designado en cada aeropuerto por el Director General del CESAC, este tiene como función el monitoreo de la aplicación de las políticas de seguridad operacional dentro de las infraestructuras destinada para la aviación civil en nuestro país y así como representar al director en los aeropuertos al cual ha sido destinado para ejercer sus funciones administrativas ya que cada acto que realiza lo hace bajo la autoridad del Director General del Cuerpo Especializado para Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil o CESAC.

Entre las atribuciones de CESAC podremos decir que la principal de todas sus atribuciones facultadas por la ley 188-11 que es su ley orgánica que la instituye como entidad responsable de mantener la seguridad de la aviación civil ante cualquier acto de interferencia ilícita y demás actuaciones que pongan en peligro inminente la seguridad en el desarrollo de la aviación civil, usando la vigilancia, verificaciones y control sobre las instalaciones físicas destinadas a la operación de la aviación civil,automóviles, personas, equipajes, mercaderías, carga ,correos y demás bienes transportados , así como la verificación de aviones y de su tripulación en materia aeroportuaria.

Se puede señalar que el CESAC actúa como:

- Fiscalizador y controlador del transporte, porte y tenencia de armas, elementos explosivos que son unos riesgos inminentes en la operación aeroportuaria.
- Ser auxiliar del Ministerio Público en la persecución e investigación en lo relativo a los incidentes criminales que se desarrollan que infringen la seguridad de la aviación civil.
- Fiscalizar, regular y certificar a los proveedores de servicios privados.
- Rendir los informes a CONASAC, en relación de los estudios de seguridad que se realizan en los aeropuertos. Así como también la adquisición y actualización de sistemas y equipos de seguridad de buen rendimiento.
- Exigir, aprobar, evaluar de los distintos programas de seguridad, (PSEA) Programas de seguridad de los explotadores de aeronaves, de los proveedores de servicios privados en seguridad de aviación, entre otros.
- Realizar toda las inspecciones que fuese necesaria de seguridad y pruebas de las misma, para aumentar el cumplimiento de la ley, de lo programas como (PNSAC) Programa Nacional de Seguridad de Aviación Civil, (PNISAC) Programa Nacional de Instrucción de

Seguridad de la Aviación Civil, (PNISAC) Programa de calidad de seguridad de Aviación Civil.

- Asegurar los requisitos de diseño de los aeropuertos, relacionado con la infraestructura que sea vital para la aplicación de medidas de seguridad del Programa Nacional de seguridad de Aviación Civil.
- Examinar las debida recomendaciones que se formulada por los comité de seguridad de aeropuertos.
- Velar por eficientización, modernización, mantenimiento e implementación de todos los métodos y procedimiento de seguridad de la aviación civil, a los fines de la preservación de vidas y bienes relacionados a la misma. Cuales buscan solución a cualquier amenaza creciente.
- Proteger la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal y público en general de todos los asuntos.
- Dar una respuesta rápida y eficaz a cualquier amenaza creciente a la seguridad de la aviación civil.
- Poner a disposición de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que operan en territorio dominicano y otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes del PNSAC, PSA o de la

información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos de los mismos.

- Recibir, compilar, analizar y distribuir información sobre las amenazas a la seguridad de la aviación civil, y en función de las mismas disponer y aplicar cuantas medidas de seguridad se consideren necesarias.
- Proporcionar protección y procedimientos apropiados a la información confidencial sobre seguridad, facilitada por otros Estados contratantes, o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados, a fin de asegurarse de que se evite el uso inapropiado o la divulgación de dicha información.
- Notificar a la OACI, lo antes posible, toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad, cuando el Estado dominicano sea afectado por un acto de interferencia ilícita.
- Activar el Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC), una vez se produzca una situación de contingencia nacional, o emergencia a fin de mitigar la misma abreviando los tiempos de ejecución a través de una adecuada e inmediata coordinación con los organismos competentes.
- Realizar, a solicitud de los operadores de aeropuertos, la depuración necesaria para la expedición de los carné de identificación y acceso a los aeropuertos, pudiendo utilizar los mecanismos que entienda

pertinentes, incluyendo la realización de pruebas anti-doping para completar ese proceso, cuyos resultados tramitará al operador de aeropuertos responsables de expedir los carné correspondientes.

- Autorizar la expedición de carné de identificación y acceso a los aeropuertos, previa depuración correspondiente, pudiendo utilizar los mecanismos que entienda necesarios, incluyendo la realización de pruebas anti-doping para completar este proceso, cuyos resultados tramitará al operador aeroportuario correspondiente.

3.3 Atribuciones del Director de Seguridad de Aeropuerto.

Los aeropuertos constan con un director de seguridad designado por el Director General del CESAC, cuales tienen funciones que se le son otorgadas, cuales son las siguientes:

- Es responsable de la seguridad y protección de la aviación civil (AVSEC) en el aeropuerto que le corresponda.
- Preside la seguridad del aeropuerto, con la finalidad de que se cumplan las normas y procedimientos de seguridad que establece el PNSAC y el PSA de cada aeropuerto. Así como también tiene que analizar las situaciones sobre seguridad que se presenten en el aeropuerto.
- Planificar la implementación de las medidas de seguridad con los organismos del estado, explotadores de aeronaves y aeropuertos, proveedores e instituciones privada que trasciendan en la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto.
- Supervisar los diferentes servicios, tanto de seguridad militar, policial, así como los de proveedores de servicios de seguridad privada en el aeropuerto.

- Crear, revisar, actualizar y someter a la aprobación del Director General del CESAC el programa de seguridad de Aeropuertos (PSA).

3.4 Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONOSAC).

El CONASAC es el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), que es un dependiente del Ministerio de la Fuerzas Armadas. El CONASAC como órgano del Estado, asume una responsabilidad de brindar apoyo requerido por la autoridad competente en asuntos derivados de la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como la aplicación y cumplimiento de medidas de seguridad contenida.

La composición del CONASAC esta dirigidos por distintos miembros de los diferentes cuerpos que velan por la seguridad de la Aviación Civil, en donde hay miembros Titulares y Miembros Auxiliares, cual la ley 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil de la Republica Dominicana detalla en su articulo 24, en los numerales 1 y 2 cuales son los que lo componen.

3.4.1 Atribuciones del CONASAC.

Informar al Presidente de la República sobre la implementación y resultados de las políticas y estrategias en materia de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil y recomendarle las medidas que sean de su alta competencia.

Coordinar, al más alto nivel, las actividades en materia de seguridad entre los diferentes departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y de otras entidades involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, o de las que se requiera la ejecución de alguna medida, obra o trabajo que contribuya a mejorar los aspectos de seguridad en armonía con los de facilitación.

Aprobar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), propuesto por el CESAC.

Disponer las medidas de coordinación para la eficaz actuación de las autoridades civiles, militares, policiales y de los organismos de seguridad del Estado, que forman parte del sistema de seguridad de la aviación civil, para la prevención de riesgos en la materia.

Aprobar los cobros a los usuarios que se establezcan para cubrir los costos de los servicios de instrucción, acreditación, certificación y anti-doping.

Asesorar al CESAC en sus funciones con relación a las medidas de seguridad de la aviación necesarias para hacer frente a las amenazas para la aviación civil, sus instalaciones y sus servicios.

Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar estas medidas como resultado de información sobre nuevas amenazas, evolución de la tecnología y las técnicas de seguridad de la aviación y otros factores.

Cualquier otra función que le sea atribuida mediante la presente ley o cualquier otra disposición legal.

3.5 Sistema Nacional De Seguridad y Defensa Del Espacio Aéreo.

El Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo Dominicano es el comité creado por esta ley para implementar la cooperación y transmisión de información sensitiva que pueda poner en peligro o en un riesgo cercano o futuro la integridad del espacio aéreo nacional y vulnerar el libre funcionamiento de la aviación civil en su conjunto.

Este comité de defensa del espacio aéreo lo integran:

- La Fuerza Aérea Dominicana (FAD) como principal rama de las Fuerzas Armadas de la Republica Dominicana responsable de preservar la seguridad del espacio aéreo nacional ante cualquier amenaza que afecte directamente la integridad del estado.
- El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) como organismo autónomo del estado para mantener el cumplimiento de las políticas de seguridad operacional de la aviación civil en la republica dominicana en el cumplimiento de los parámetros tantos internos como externos en materia de aviación civil.
- El Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) la cual tal como se ha mencionado anteriormente es la

Institución del estado dominicano responsable de la seguridad de los aeropuertos como infraestructura física donde se realiza la mayoría de las operaciones de la aviación civil.

- El Departamento Aeroportuario con el rol de supervisor operativo de las obligaciones contractuales establecidas en los mismos, pasando a supervisar y fiscalizar de la operación, administración y funcionamiento de los aeropuertos comerciales concesionados y privados del país.
- La Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD) como dependencia del poder ejecutivo encargado de combatir el narcotráfico transnacional en nuestro país y el J2 como dirección de contra inteligencia de seguridad nacional del estado y demás instituciones que pueden integrarse mediante decreto del poder ejecutivo.

La función principal de este comité cívico-militar es de mantener una comunicación fluida y el traspaso de informaciones, para prevenir las amenazas que puedan afectar las operaciones de la aviación civil.

Es importante aclarar que las entidades civiles que se relacionan con la aviación civil en caso de tener informaciones sensitivas deben de transmitírsela lo más breve posible a las fuerza militares.

Concretamente a la Fuerza Aérea Dominicana que es la rama de las Fuerzas Armadas de la Republica Dominicana que la que tiene la responsabilidad de salvaguardar la integridad del espacio aéreo como también de vigilar y controlar cualquier intromisión sospechosa que represente una inclusión o vulneración del espacio aéreo de la republica dominicana en acción conjunta con las autoridades civiles con el fin de auxiliar el procedimiento investigativo.

Deben tener presencia en los aeropuertos y aeródromos por ser lugares estratégicos por albergar la logística de seguridad de la aviación por ser el principal blanco de las interferencias ilícitas y actos sospechosos que infundan inseguridad en los usuarios y personales que utilizan los aeropuertos. Al mismo tiempo la Fuerza Aérea Dominicana es la responsable de la supervisión y vigilancia de los aeródromos domésticos que no estén bajo la supervisión o control del IDAC o El CESAC, y ordenar el cierre de estos cuando representen un serio riesgo a la seguridad nacional.

A través de la Asignación de los Presupuestos Generales del Estados, La Fuerza Aérea Dominicana (FAD) cuenta con recursos propios para la mejora y el mantenimiento de los equipos destinados a la proporción de la seguridad de la aviación civil.

Estas tasas especiales son otorgadas por el poder ejecutivo acorde a las necesidades correspondientes, cuyos montos pueden variar por los establecido en el decreto 876-09 le asigna un monto equivalente a US\$1.00, para los gastos de la institución en sus funciones.

En conjunto con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) las Fuerzas Armadas por disposiciones de la presente ley 188-11 de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil tiene el deber de mantener el control del espacio aéreo y de la navegación aérea dentro del territorio nacional.

Mediante la composición del sistema nacional de seguridad y defensa del espacio aéreo la Fuerza Aérea Dominicana es el órgano que tiene el fiel cumplimiento de velar y garantizar la defensa de todas las aeronaves que se encuentren dentro de los límites correspondientes al espacio aéreo de la republica dominicana.

Y sobre todo y más importante resaltar las informaciones que son suministrada por el sistema nacional de seguridad y defensa del espacio aéreo tiene que ser solo usadas con los fines esenciales de mantener la defensa del espacio aéreo y no para fines extraños al de mantener la seguridad del espacio aéreo dentro del territorio dominicano.

3.6. Faltas y Penalidades Administrativas dentro del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).

Vamos a pasar a hablar de las Faltas y Penalidades administrativas dentro del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) como institución tiene sus procedimientos internos que debe de ser cumplido por todo el personal que presta servicio dentro de la entidad, en virtud de mantener el buen funcionamiento del organismo encargado de mantener la seguridad de la aviación civil en nuestro país.

Pero antes de hablar de las faltas y penalidades administrativas hay que señalar que es una falta administrativa y en que si diferencia esta de una sanción o pena administrativa, partiendo de esta premisa se puede entrar de lleno en cuál es el órgano competente para imponer en caso de ser aplicada por la falta cometida ya sea por el personal de la institución o los funcionarios de alto rango que tienen la responsabilidad de gerencial y delegar las funciones a cada uno de los colaboradores llamados al fiel cumplimiento de sus funciones dentro de institución.

Las faltas administrativas son algunas conductas que de por sí misma no constituyen un delito puesto que estas no están tipificadas dentro del código penal como un delito partiendo de la elocución latina “ nullum crimen sine leges” que se traduce como no existe delito si no es un tipo penal, por no tratarse de acción concreta recogida dentro de la normativa legal para darle una sanción o pena correspondiente.

Mientras que las penalidades o sanciones administrativas es un procedimiento administrativo con la finalidad de reprender la conducta ilícita del administrado por la afectación de la administración pública.

Hay que señalar que la propia ley faculta al CESAC ser su propio órgano competente para imponer las penas o sanciones administrativas, al ser cometidas las faltas que desvirtúen su propia función.

Las faltas dentro de la institución son clasificadas como leves, moderadas y graves, dependiendo su clasificación se le imponen sus sanciones correspondientes ya se por la omisión de las mismas.

Las faltas leves se sancionan según los reglamentos internos del CESAC y descritos dentro de la ley que son multas que van desde 1 a 10 salarios mínimos del sector público nacional, son las siguientes:

- La Violación del manual de instrucción del personal que trabaja en las instalaciones de los aeropuertos que tiene como fin la instrucción del personal contratado.
- La contratación del personal aeroportuario sin tener la acreditación o la autorización correspondiente del CESAC en virtud de sus reglamentos internos.
- La inobservancia de las obligaciones formales o documentadas para el cumplimiento de las reglas o programas de seguridad aeroportuaria.

Las faltas moderadas son las sanciones o multas que van desde un 11 a 20 salarios mínimos del sector público, estas pueden ser las siguientes:

- Ser reincidente en una falta leve.
- Violar los procesos para la correcta aplicación de las normas, disposiciones y medidas de seguridad.
- El no cumplimiento de los requisitos en materia de seguridad que emanen de la autoridad competente.
- No cumplir con uno de los programas de seguridad del explotador de las aeronaves, del aeropuerto o de los proveedores de servicios privados de seguridad que imposibiliten la correcta ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Las faltas graves son consideradas como las sanciones o multas que varían desde 21 a 50 salarios mínimos del sector público nacional, se clasifican de la siguiente a la hora de dar su sanción correspondiente:

- Reincidir en la comisión de una falta moderada.
- Divulgar la información relacionada a la capacidad o deficiencias presentes dentro del sistema de seguridad de la aviación civil.
- Y operar sin tener el programa de seguridad correspondiente, aprobado por el Cuerpo Especializado de Seguridad en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).

3.7. Los Crímenes y Delitos en Contra de la Seguridad de la Aviación Civil y del Transporte Aéreos, Persecuciones y Penas aplicables.

En este capítulo trataremos acerca de las competencias dentro de los tribunales de la república dominicana y el procedimiento de persecución de los crímenes y delitos cometidos en contra de la infraestructura destinada a las operaciones de la aviación civil.

En relación a los procedimientos de las leyes locales y de los convenios y tratados internacionales en materia de aviación civil internacional de carácter general siempre y cuando estos sean rectificadas por las autoridades dominicanas.

Empecemos por lo básico la misma ley estipula que tanto las leyes dominicanas, al igual que los convenios y tratados internacionales relacionados en la materia de la aviación civil que se encuentren ratificados por el estado dominicano, serán aplicados dentro de los tribunales de la república dominicana.

los cuáles serán competentes para juzgar los actos que infrinjan contra la seguridad de la aviación civil, hay que aclarar que los tribunales dominicanos

siempre serán competentes para conocer los actos de interferencia sin importar el estado de causa que se cometen.

Ni la matrícula de la aeronave poca relevancia tiene si es de matrícula local o extranjera siempre si dicha competencia es emanada de los convenios y tratado internacionales sobre seguridad de la aviación civil, los cuales se hallan ratificados por el estado dominicano.

Los casos en los cuales proceden la competencia de los tribunales competentes para conocer los crímenes y delitos contra la aviación civil y el transporte aéreo se dan en las circunstancias enumeradas a continuación:

- Si los crímenes o delitos que afecten la operación de la aviación y el transporte aéreo hayan sido cometidos dentro del territorio del dominicano.
- Si dicho crimen es cometido al momento de abordar o dentro de una aeronave de matrícula dominicana.
- Sera de competencia de los tribunales de la republica dominicana en momentos que el crimen delito fuera cometido en contra o a bordo de un avión de matrícula extranjera puesta en arrendamiento en el cual esté o no con tripulación a una persona que tenga su oficina como domicilio principal la republica dominicana o en caso de no tener una

oficina domiciliada en territorio dominicano, este sea su lugar de residencia permanente.

- Si el crimen o delito en contra de la aviación es cometido por una persona de nacionalidad dominicana.
- Si el crimen o delito contra la aviación se comete en contra de una persona de nacionalidad dominicana.
- Si estos crímenes o delitos son cometidos por personas carentes de nacionalidad (Apátridas) pero su lugar de residencia habitual es el territorio de la republica dominicana.
- En caso de que el estado dominicano no concede la extradición de la persona involucrada en la comisión de los crímenes y delitos mencionados anteriormente, a otro estado que haya designado a jurisdicción de dichos crímenes o delitos.

El levantamiento del acta del crimen o delito cometido debe de ser realizada por la autoridad competente para prevenir los actos que atenten con la seguridad de aviación civil, el CESAC que tiene dichas facultades reglamentarias por la presente ley, este debe de levantar un acta o informe contando los hechos, autores o los presuntos autores, víctimas si las hay y los elementos probatorios.

Se debe remitir las actas o informes a la autoridad judicial, estas actas o informes redactados por el CESAC pueden ser incorporados al momento de iniciar la lectura en el proceso penal correspondiente, si al momento de cometer un acto de interferencia en el cual es necesaria la detención de los miembros de la tripulación de un avión.

La autoridad competente que efectuó el proceso debe de tomar en el lapso de tiempo más breve las medidas necesarias para determinar lo más pronto posible, si debe o no la continuación del vuelo.

Si la comisión del crimen o delito se hace en pleno vuelo es responsabilidad del comandante de la aeronave de tomar las medidas necesarias para retener en su puesto al autor del hecho y ponerlo a disposición de la autoridad competente del primer lugar de aterrizaje dentro del territorio nacional.

Levantando un informe en el cual narra los hechos tal cual ocurrieron al momento del incidente indicando los posibles autores, víctimas y demás elementos de pruebas para ser entregados inmediatamente al CESAC, para los fines correspondientes y remitir a los responsables a la autoridad competente; el informe de lugar debe de contener la firma del comandante y de ser posible la de los testigos presentes.

Tomando estas formalidades al momento de su redacción estas se pueden incorporar al juicio para su debida lectura en público sin causar el perjuicio en el cual el comandante y los testigos de se les pueda citar a presentar sus testimonios al momento del proceso de juicio.

La incautación de los objetos que represente un peligro real para la seguridad del vuelo debe de ser realizada por un miembro o funcionario del CESAC respetando las leyes y reglamentos nacionales e internacionales si la incautación de los objetos tiene relación con la comisión de los crímenes y delitos el funcionario presente en el lugar debe de levantar un informe en el cual detalla el estado del lugar y las cosas.

al mismo tiempo recoger y levantar todos los elementos de prueba útiles para la investigación dejando constancia de ello en el informe este informe debe contener la firma del funcionario competente en el lugar y dentro de la medida de lo posible la de los testigos.

Tomando estas formalidades correspondientes en su redacción se puede presentar en el juicio y proceder a su lectura en público, sin causar perjuicio al funcionario y los testigos para ser citados a declarar su testimonio al momento del juicio.

Los funcionarios o miembros del CESAC deben de realizar las diligencias de preliminares con dirección a obtener y asegurar los elementos de pruebas, así mismo evitar la fuga o el ocultamiento de los sospechosos, obtener las declaraciones prestadas por las personas presentes en el lugar de los hechos e impedir que el hecho produzca consecuencias consiguientes.

La información que debe suministrarse para la investigación en coordinación con el Ministerio Público en el cual los miembros y funcionarios adscritos al CESAC deben de dar información al Ministerio Público sobre las diligencias preliminares de la investigaciones de lugar dentro de un plazo de 72 Horas y si se ha procedido al arrestos este plazo se reduce a un máximo dentro de 24 horas.

El informe elaborado durante el curso de la investigación debe de estar firmado por quien dirige esta y en el mayor de los casos por las personas que intervengan en los actos que proporcionen algún tipo de información, si el defensor participa de manera activa en las diligencias, se hace constar y se le solicita su firma, se hace mención de esta circunstancia la cual no hace perder la validez del acta.

Los objetos incautados por la comisión de un crimen o delito se envían al ministerio público con su informe correspondiente, excepto cuando la investigación sea compleja o exista algún obstáculo insalvable o cuando el objeto debe ser sometido previamente a un examen técnico o científico. En esos casos deben de ser enviados inmediatamente luego de realizárseles dichos exámenes correspondientes.

Como es sabido el CESAC se puede auxiliar de otros organismos del estado o dependencias gubernamentales que tengan como misión principal preservar la seguridad nacional, en este tenor el CESAC debe auxiliarse con el Ministerio Público u otras autoridades judiciales o policiales para que tome cualquier medida que escape de las competencias de esta entidad e impedir la comisión de actos que pongan en peligro la seguridad de la aviación civil.

Solo en caso de que los actos de interferencias ilícitas sean cometidos en flagrancia el CESAC puede actuar sin el auxilio de otras autoridades competentes en materia de seguridad, para preservar la integridad aeroportuaria.

Los agentes del CESAC al momento de realizar las investigaciones pertinentes en caso de encontrar hechos que atenten directamente contra la seguridad de la aviación civil y sea imposible determinar de manera

individuar quien puede ser el presunto autor o sus posibles cómplices o identificar a los testigos para que las pesquisas y elementos de pruebas no sean contaminados.

Las autoridades del CESAC pueden disponer que los presentes no se aparten del lugar donde se encuentren y disponer de las medidas pertinentes en casos de que se requieran aplicarlas.

Pero en todo caso el CESAC debe permitir a los pasajeros y a la tripulación proseguir con el vuelo lo más pronto posible y evaluando las circunstancias a devolver, sin contratiempo alguno el avión y la carga que transporte este a su legítimo poseedor.

El procedimiento de arresto que hacen los funcionarios y agentes del CESAC siguiendo los procesos prescritos en el artículo 224 del Código Procesal Penal, las instrucciones prevista en la presente ley y demás leyes especiales en materia de aviación civil que autoricen la realización de esta medida de coercitiva, el proceso de arresto se presenta en los siguientes casos:

- Los Agentes del CESAC en momento de proceder a realizar el arresto deben de verificar la identidad de la persona al que se le realiza el proceso, la identificación previa es prevista en caso de flagrancia.

- Abstenerse del uso de la fuerza, solo en caso de ser necesario y debe de ser proporcional al requerimiento de la ejecución del arresto.
- Abstenerse de usar armas durante el proceso de arresto, excepto si se produce una resistencia o pueda colocar en peligro la vida o integridad física de la personas, con el objetivo de evitar la comisión de otras infracciones, debe ser realmente necesario y proporcional el uso armas en este proceso.
- No utilizar o instigar los actos de torturas u otros tratos crueles, castigos e inhumanos o degradación de la integridad de la condición humana.
- Informarle a la persona, cuando se le procede el arresto, tiene derecho de guardar silencio y nómbrale a su defensor.
- Tener comunicación con sus familiares, personas de confianza o al abogado apoderado de la persona arrestada, explicarle sobre su arresto y el lugar del cual es conducida o permanece.
- Constatar en un registro inalterable, el lugar, día y hora en cual fue realizado el arresto, la orden judicial y circunstancia donde ocurren y los funcionarios o agentes responsables de la ejecución del arresto.

De conformidad con el artículo 225 del código procesal penal los miembros y funcionarios del CESAC deben de proceder con una orden judicial a

solicitud del Ministerio Público para ordenar el arresto de una persona si así es requerida, siempre que se encuentre dentro de los perímetros de los aeropuertos que estén bajo su control.

Pero hay algunos casos en el cual los miembros del CESAC pueden proceder a realizar el arresto de una persona que presente un perfil sospechoso que tenga la intención de cometer un acto de interferencia ilícito se presenta en los siguientes casos:

- Si el imputado es sorprendido al momento de cometer el hecho punible o después de ser perseguido, cuando tenga en su poder un objeto sospechoso o presente rastros que hacen presumir que participo en la realización de la infracción, y si la persecución es interrumpida se necesita de una orden judicial para continuar.
- Si el imputado es enviado a un establecimiento o centro de detención correspondiente.
- Si el imputado tiene en su poder armas, o un bosquejo en donde se pueda presumir que esta forma parte de la infracción en calidad de autor o cómplice, y esta información pueda ser desaparecida del lugar de los hechos.

3.8. Los Crímenes, Delitos y Penas en la Seguridad Aeroportuaria.

Este capítulo analizaremos los Crímenes, Delitos y Penas en los casos de Interferencia Ilícitas que Ponen en Peligro la Aviación Civil, vulnerando su infraestructura y así como a los usuarios que usan los servicios de la aviación civil y vulneren la seguridad aeroportuaria, cuando nos referimos a usuarios son las personas que usan y disfrutan de los servicios aeronáuticos entiéndase personal de tripulación, pasajeros, personal administrativo ,personal que labora en los aeropuerto, personal de las empresas de asistencia a las aeronaves en tierra (ground handling) .

Y la infraestructura física que son los aeropuertos y aeródromos y las aeronaves de las distintas compañías aéreas que prestan sus servicios de vuelos regulares o chárter, al igual que los vuelos de aviación privada o corporativa.

Hay que señalar los tipos de penas que se encuentran tipificada en la Ley 188-11 sobre Seguridad Aeroportuaria y De La aviación civil, son calificadas de la siguiente manera y cito el artículo 63 de la presente ley:

- 30 Años de Reclusión Mayor.
- 20 Años de Reclusión Mayor.

- De 5 a 20 Años de Reclusión Mayor.
- De 3 a 10 Años de Detención.
- De 2 a 5 Años de Reclusión Menor.
- 6 Meses a 2 Años de Prisión Correccional.
- Y Multas Consistentes en Salario Mínimos del Sector Público Nacional.

Estas penas serán aplicadas determinando el tipo de crimen o delito y la gravedad e intención en las cuales fueron cometidos, se procederá a otorgarle en proporcionalidad de la infracción en contra la seguridad aeroportuaria.

Resaltando que las penas concernientes a esta ley tanto como la accesoria y las que tengan una denominación parecida dentro de las señalas en el Código Penal sin detrimento ninguna de la otra, las personas que cometen crímenes y delitos en contra de la seguridad aeroportuaria y la aviación civil pueden ser sancionados en los siguientes caso tal cual los propone esta ley especial que podrían apreciarse en las

Siguientes situaciones:

- Estar inhabilitado durante un periodo promedio de 1 Año Hasta 10 Años para ejercer labores vinculadas al sector aeronáutico y aeroportuario.

- Inhabilitación definitiva para ejercer las labores encarnadas en el sector de la aeronáutica y aeroportuaria.
- La confiscación de los bienes, medios o instrumentos con el cual haya sido destinado a ejecutar los crímenes o delitos, así como los lucros obtenidos procedentes de la comisión de los mismos.

Vale aclarar que las penas destacadas en este capítulo enmarcada en la presente ley pueden ser aplicadas sin perjuicio de las representada dentro del código penal o cualquier ley especial en caso de existir situaciones no contempladas en la misma.

La forma de interponer los agravios en relación a los daños y perjuicios originados en esta situación se pueden reclamar en las formas señaladas dentro del código penal dominicano, siempre que existan daños y perjuicios originados la realización de los actos de interferencias ilícitas originen tal responsabilidad.

Como todos crímenes y delitos estos no están exentos de los elementos constitutivos que le dan cuerpo a la tipificación e identificación de los mismos en tal razón paso a señalar las características previstas dentro de estos de manera general.

Los cuales en esencia el autor debe cometer un acto de manera ilícita y sobre todo el autor haya tenido la intención de cometer un acto ilícito que ponga en peligro de manera realista la seguridad de la aviación civil, a la conducta presentada en la acción de los crímenes y delitos en contra de la seguridad aeroportuaria, pueden ser mediante la acción u omisión dolosa o imprudentes por parte de los autores o cómplices.

Los autores tienen ciertas características que pasare a enumerar a continuación, base a la ley define a los autores de esta manera:

- Cualquier persona que por sí misma o de manera conjunta o utilizando medios de otro que le sirvan como instrumento.
- Los que de manera directa inducen a otros u otros a ejecutarlos.
- Los que dan cooperación a su ejecución con un acto sin el cual no se pudo haber ejecutado.
- Los que dan instrucciones específicas para la comisión de los crímenes y delitos en contra de la aviación , otorgando pagos de una suma de dinero determinada, de promesas, abuse del poder o de su autoridad como funcionario público ,usen alegadas tramas culpables o usen cualquier medio que presente dichas instrucciones para su fin.

Son cómplices las personas que cooperen a la ejecución de los hechos ilícitos en contra de la seguridad de la aviación y al mismo tiempo se un canal para la ejecución de las vías de las mismas. Se les podrá sancionar con las mismas penas con la cual se sancionan a los autores.

Los empleados o funcionarios que tengan relación con la aviación civil si se comprueba su participación en la comisión de los delitos valiéndose de su condición de colaborador en el sector aeronáutico ya sea cómo empleado o funcionario público valiéndose de su relación a los servicios que ofrece en las terminales aeroportuarias para la facilidad de perpetrar los mismos, serán sancionados con la pena máxima por la comisión de los crímenes y delitos.

En caso de que el crimen conlleve el apoderamiento de una aeronave en servicio usando la violencia y de esta resulte la toma de rehenes que se encuentren a bordo de la aeronave o en las instalaciones de un aeródromo, existan un plan elaborado para la comisión de estos actos ilícitos se les aplicara a los implicados en el hecho ilícito una pena de 30 Años de Reclusión Mayor.

Si existen otros hechos que provoquen la caída, pérdida, provoque un incendio o aterrizaje forzoso de una aeronave, estando está en tierra, en pleno vuelo, o desde el mar provoque cualquiera de estos actos, provoque el

apoderamiento de una aeronave o de intentar contra las personas o cosas a bordo se les sancionara con una pena de 30 años de reclusión mayor.

Si el autor del hecho intenta de manera intencional causar la destrucción parcial o total de una aeronave, un aeropuerto nacional o internacional, de los equipos destinados a la radio-ayuda para la navegación aérea que puede poner en peligro la seguridad de la aviación civil, se les castigara con una pena de reclusión mayor.

Si durante la comisión del crimen se producen muertes o lesiones graves a una persona, se impone la pena de 30 años de años.

Y si estas infracciones son cometidas por agentes o funcionarios que formen parte del sistema de la seguridad de aviación civil, es 30 años de reclusión mayor, si se comprueba la participación de manera directa en la perpetración y accionar de estos crímenes y delitos.

Y en los caso en cual se de comunicación acerca de información falsa con intención de poner en riesgo la seguridad de la aviación civil, alterar la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en general.

Dentro del aeropuerto o un recinto destinado a la aviación civil, que pueda interferir con las operaciones y funcionamiento de las aeronaves y aeropuertos, se le sancionara con una pena de 3 a 10 años de detención.

En caso de ser la persona involucrado en la operación de este crimen o delito resulta ser un funcionario aeroportuario en pleno ejercicio de sus funciones, su pena es de 5 a 20 años de reclusión mayor y si por la información falsa suministrada se producen muertos o lesiones graves a una o varias personas, su pena es de 30 años de reclusión mayor.

Si los actos violentos de manera violenta infringen golpes y heridas o cualquier vía de hecho en contra de una aeronave y que afecte o puede afectar la seguridad de la misma, se les castiga con penas de 5 a 20 años de reclusión mayor.

En dado caso de producirse un siniestro a la aeronave puede aumentarse hasta 30 años y si dicha actuación causa la muerte de una persona, se le impone una pena de 30 años de reclusión mayor.

Si una persona sin la autorización debida ingresa a la fuerza, por medios de actos violentos se intenta introducir dentro de una aeronave, en un aeropuerto o el recinto de una instalación aeronáutica, que pueda poner en riesgo la seguridad de la aviación civil.

Se le castigará con una pena de 2 a 5 años de reclusión y se en dado caso se presentan hechos como la muerte o lesiones graves de una persona, la pena imponible es de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Y por último se da el caso de una persona que no respeta las instrucciones del personal de seguridad o del comandante de la aeronave, alterando el orden y la disciplina dentro del aeropuerto o a bordo de la aeronave.

Creando interferencia en su desempeño o disminuyendo la capacidad de ejecutar sus respectivos deberes, se sanciona a la persona infractora con una pena de 6 meses a 2 años de prisión correccional o una multa equivalente a 50 salarios mínimos del sector público.

Cuando una persona tenga la intención criminal de introducir en las instalaciones de un aeropuerto o embarque con dolo en una aeronave , municiones, explosivos, armas , gases tóxicos, sustancias inflamables o cualquier otra sustancia nociva o peligrosa para las personas, la carga de la aeronave establecido en los convenios internacionales, leyes especiales en materia de aviación y cualquier reglamento establecido para estos fines, se castigara con una pena que oscila entre los 3 a 20 años de reclusión mayor,

Si un miembro de la tripulación de la aeronave es un funcionario de alta jerarquía o cualquier empleado del aeropuerto o empresa de servicio del

mismo, empleados de las líneas aéreas, personal privado de seguridad o cualquier autoridad pública, tanto civil como militar, facilita o coopera directamente para la ejecución de los hechos de actos ilícitos que afectan la aviación civil se castiga con una pena de 20 años de reclusión mayor.

Se causa el fallecimiento de una persona o una lesión grave que genere secuelas permanentes se castigara con una pena a imponer es de 30 años de reclusión mayor, la persona presenta el perfil con la intención de cometer un delito o crimen en contra de la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil valiéndose de la introducción en una aeronaves de municiones, explosivos, armas, gases tóxicos, sustancias inflamables o cualquier otra sustancia nociva peligrosa para las personas se sancionara con la pena de 30 años de reclusión mayor.

En dado caso de presentarse en la acción de cometer un acto ilícito en contra de la seguridad de la aviación se identifique la participación de miembros de la tripulación, agentes de seguridad privada, empleados de las aerolíneas, funcionarios u empleados de los aeropuertos que laboren en sus instalaciones, como también la participación de empresas que funcionan dando servicio general en el mismo o cualquier otra autoridad competente civil o militar se castigaran con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Si los artefactos o sustancias nocivas para la salud de las personas es colocada a bordo de la aeronave provoque su destrucción o dañe su estructura física y provoca lesionar gravemente o pero se produce la muerte de los pasajeros o tripulantes dentro de la misma, la persona responsable se castigara con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Si una persona comete violencia física o infringe vías de hechos, infiera heridas o propinara una golpiza al personal de seguridad de los aeropuertos, funcionarios o agentes adscritos al CESAC en el pleno ejercicio de sus funciones y este provoca una interferencia en el cumplimiento de sus labores, se le impondrá una sanción de 3 a 10 años de detención.

Si el individuo para realizar cualquier acto ilícito que atente contra la integridad de los agentes o funcionarios y personal del CESAC emplea el uso de armas de cualquier tipo o calibre, la persona responsable se le aplicara una sanción de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Si la persona que es agredida muere o sufre unas heridas graves como consecuencia del ataque a su integridad física como persona, sumándole el agravante de ser una autoridad competente en la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, la pena a imponerse será de 30 años de reclusión mayor.

Ahora se expondrá de las penas en contra los crímenes y delitos de sedición en la aviación civil y la seguridad aeroportuaria pero antes de pasar a hablar de las penas de sedición, primero hay que hablar o mejor dicho definir que es la sedición.

Según la Real Academia de la Lengua Española y cito define a la sedición de la siguiente manera “Como el Alzamiento colectivo y violento contra la autoridad, el orden público o la disciplina militar, sin llegar a la gravedad de la rebelión”, en pocas palabras la sedición es el levantamiento contra el poder factico establecido por parte de un grupo de personas en contra de su autoridad.

Partiendo de esta definición ahora si podemos establecer cuáles son las penas de este delito tipificado en la Ley 188-11 de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, pueden ser reos de sedición en contra de la aviación civil y la seguridad aeroportuaria los tripulantes, pasajeros comunes, empleados o personas concertadas a ellos, en los aeropuertos o aeronaves sin causa justificada se alzan en colectivo como fin tener la intención de atentar contra la aviación civil, serán castigados con la pena de 3 a 10 años de detención, en los siguientes casos si presentan estos actos:

- Oposición a acatar las órdenes que en cumplimiento de sus deberes y obligaciones formales, dictan al comandante de la aeronave, al personal de seguridad aeroportuaria y cualquier autoridad competente del aeropuerto en pleno ejercicio de sus funciones.
- El impedimento del libre ejercicio de sus funciones o ejecutar con otros fines sobre ellos.
- Entorpecer el desarrollo de un Vuelo.

Hay casos en el cual puede aumentarse la pena de sedición a 30 años de reclusión mayor si presenta las siguientes condiciones que lo ameriten:

- Si el hecho tiene como objetivo principal la interrupción o entorpecer la aeronavegación o variar arbitrariamente la ruta.
- Si la tripulación o cualquier persona dedicada al servicio de la aviación civil por acción u omisión llega apoderarse de la aeronave o afectar el sistema organizado de la aviación civil o a ejercer el mando sin autorización sobre la misma.
- Si al momento de cometer los actos ilícitos las personas se encuentran armadas.

Si en algunas circunstancias los miembros de la tripulación, empleados de los aeropuertos, empleados de los aeropuertos, funcionarios o agentes que tenga

la responsabilidad o formen parte en el procedimiento y medidas establecidas en los programas de seguridad de la aviación civil que de manera intencional y sin causa justificada no cooperaren para controlar el alzamiento, serán condenados con una pena que oscila entre los 2 a 5 años de reclusión menor.

Si es necesario, la autoridad competente puede solicitar la colaboración de los pasajeros, y si estos se niegan a colaborar, no tienen ningún tipo de responsabilidad civil o penal.

Están exentos de responsabilidad en cuanto a la pena de sedición:

- El ejecutor que se somete a la primera intimidación que se les haga y antes de realizar los actos de violencia.
- Los que se hallan comprometidos a perpetrar el delito lo denuncien ante las autoridades correspondientes en el tiempo hábil para evitarlo.

Y si durante el alzamiento son cometidos crímenes o delitos graves se castigarán con las disposiciones establecidas en la presente ley.

Finalmente concluyendo el capítulo concerniente a Los Crímenes, Delitos y Penas en la Seguridad Aeroportuaria, tocaremos cuales son los crímenes y delitos contra las víctimas y las aeronaves que sufren los accidentes aéreos.

Si una persona con intención y sin la debida autorización de las autoridades correspondientes, remueve, esconde o retenga en su poder cualquier parte de alguna aeronave accidentada o cualquier propiedad que en momentos del accidente se encuentre a bordo de la aeronave siniestrada, se sancionará con la pena de 3 a 10 años.

Tanto el comandante de una aeronave en pleno vuelo o el capitán de un buque, que en momento de la navegación y en la medida de lo posible este a su alcance no prestar auxilio a la aeronave que en cualquier forma se lo pida, pudiendo hacerlo sin riesgo a la seguridad de la aeronave o el buque que se encuentre bajo su cargo, sus pasajeros o tripulación, será castigado con unas penas de prisión correccional que varía de 6 a 2 años de inhabilitación mediante su cancelación temporal de la licencia o la autorización para prestar dicho servicios por un periodo de hasta por lo menos 5 años de cumplir la condena.

En el caso de que el comandante de la aeronave o el capitán del buque estén imposibilitados de prestar el auxilio requerido, tiene el deber de transmitir una señal de alarma y comunicar lo sucedido a la autoridad de control correspondiente.

La persona sin una causa justificada no presta el auxilio que este a su alcance a los tripulantes o pasajeros de una aeronave accidentada, heridos o personas

aisladas de los medios de comunicación ordinarios, son castigados con una pena que puede ir de los 6 días hasta los 6 meses de prisión correccional.

3.9. Los Aspectos Procesales con relación a los Crímenes y Delitos en la aviación civil y la seguridad aeroportuaria.

Como todo lo relativo a los crímenes, delitos y actos de interferencia ilícitas en contra de la aviación civil y de la seguridad aeroportuaria hay un procedimiento a seguir general el cual es la comprobación de los hechos cometidos en contra de la seguridad en de la aviación, aplicarle las sanciones requeridas y proporcionales a la gravedad del asunto ocurrido, conocer los recursos administrativos que son establecidos en la presente ley 188-11 sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil y como hemos señalados al principio esta ley es ordenamiento jurídico que crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

En cuanto se haya verificado la comisión de cualquier falta establecida en la presente ley y sus reglamentos de aplicación, deben ser cumplidos para su sanción, el Procedimiento establecido:

- El levantamiento de un acta o un informe con una relación detallada de los hechos, los autores y los demás elementos probatorios. Esta acta debe de ser firmada por el agente o funcionario del CESAC que levante la misma y por la persona física o el representante legal en

representación de la persona moral. En esos casos de que estos no deseen firmar, se hace constar dicha situación en el acta.

- Luego de ser levantada el acta, el funcionario o agente del CESAC debe de notificar a las partes interesadas el contenido de la misma, de acuerdo a lo establecido en el artículo 14 de esta ley y de conformidad al reglamento del CESAC.

En cuanto a la sanción administrativa en el ejercicio de sus facultades sancionadora administrativa es totalmente indispensable de existir una eventual concurrencia de delitos o faltas penales, es por eso que la sanción por cometer una falta administrativa no excluye del todo la aplicación de la sanción penal más bien la complementa.

En todo caso la persecución e investigación de las distintas infracciones que vulneren el libre desempeño de la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, el CESAC debe de auxiliarse en todas sus actuaciones del Ministerio Publico.

En lo relativo a la competencia jurisdiccional la JAC y por su puesto la Jurisdicción Contenciosa Administrativa son competentes en el conocimiento de los recursos incoados contra las decisiones emanadas del CESAC en el

pleno ejercicio de sus atribuciones como organismo competente en mantener la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil.

Directamente las normas de seguridad no pueden ser atacadas de manera directa por los recursos contemplados en la ley, en el ejercicio de sus facultades conferidas en esta ley, más bien la parte que es afectada de manera directa por la aplicación de la directiva de seguridad bajo la autoridad de Seguridad de la Aviación (Aviation Security, AVSEC por sus siglas en inglés) competente, en el algunos caso la interposición de los recursos frente a otros actos dictados en ejecución de la misma autoridad, pueden solicitarse la impugnación de dicha medida.

Toda persona física o jurídica que se sienta afectada por una decisión administrativa por el CESAC, puede efectuar contra sanciones mediante los siguientes recursos de la autoridad aeronáutica:

- Recurso de Reconsideración ante el Director General del CESAC. El plazo para presentar este recurso es de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en que la sanción haya sido notificada al afectado.
- Recurso Jerárquico ante la Junta de Aviación Civil. Una vez notificado el interesado sobre el resultado de su recurso de reconsideración, este podrá interponer un recurso jerárquico por ante la Junta de Aviación Civil, en un plazo de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación de la resolución que resuelve el Recurso de Reconsideración.
- Recurso Contencioso Administrativo contra las resoluciones que resuelvan el Recurso Jerárquico. El interesado puede interponer este recurso por ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa, en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la fecha de haber recibido la notificación de la resolución que resuelve el recuso Jerárquico.

Todos los interesados pueden recurrir las decisiones administrativas interpuestas por el CESAC, en el pleno ejercicio de sus funciones establecidas por la ley y reglamentos constitutivos, se interpone ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa por un plazo de 30 días hábiles, luego de incoado el recurso que procede dentro de la administración, la persona interesada está obligada a agotar todos los recursos antes de ir a recurrir ante la Jurisdicción Contencioso Administrativo.

TEMA IV

INFRAESTRUCTURA E FUNCIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS

4.1 Definición, Composición y Diferencia entre Aeródromo y Aeropuerto.

No podemos hablar de aviación civil, sin conocer donde se realiza la misma. Es por eso que este capítulo lo dedicamos a los Aeropuertos, cuyo terreno es donde se practica la aviación en general.

Lo primero que debemos saber *¿Que es un Aeropuerto?*, no es más que un espacio donde se inicia y culmina los viajes de transporte aéreo, donde su rol principal es al despegue y el aterrizaje de aeronaves, ya sea para embarque y desembarque de pasajeros, mercancías, equipajes, entre otras. Funge también como puerto de reabastecimiento de combustible y mantenimiento de aeronaves y garaje o estacionamiento de aquellas aeronaves que estén en reposo de su función.

Los aeropuertos por lo general se destinan para el uso de aviación general o comercial y aviación militar. Dentro de su composición estructural los aeropuertos se dividen en dos grandes partes:

Primero, encontramos air-side o lado aire, cual se compone de la pista de aterrizaje y despegue, taxiway o pista de carreteo, la plataforma o rampa aeroportuaria y los hangares.

Y segundo, land-side o lado tierra, donde se encuentran las terminales de pasajeros, aduanas, servicios, estacionamientos, zona de comercio, migración, y demás.

Dentro de las diferentes infraestructuras donde se practica la aviación en general, suele darse una tergiversación entre los Aeródromos y los Aeropuertos. Los Aeródromos comprenden únicamente el terreno, tanto en tierra como en mar, predestinados a la llegada y salida de aeronaves.

Mientras que el aeropuerto contiene, además del aeródromo, las instalaciones complementarias para el servicio de navegación aérea en sí. Por ejemplo: Un aeródromo sería, el Aeródromo “Arroyo Barril”, donde su composición es más que la pista y los hangares para guardar las naves. Su uso es destinado mayormente a vuelos de cabotaje o vuelos internos, fly in, y otras actividades de su mismo tenor. Un ejemplo de aeropuerto sería el, Aeropuerto Internacional de Punta Cana, en donde ya vemos una estructura definida a la aviación civil en general, la práctica comercial y militar si así fuese necesario.

4.2 Principales Aeropuerto Internacionales de la Republica Dominicana.

Si bien es cierto que la Republica Dominicana, cuenta con múltiples puertos de entrada y salida, no menos cierto es, que de los nueve aeropuertos internacionales que poseemos dos son los que encabezan el mayor flujo de pasajeros, carga y comercio, posicionándolos como los principales aeropuertos internacionales.

Estas puertas son el Aeropuerto Internacional de Punta Cana, cual se encuentra situado en el este del país, siendo este el aeropuerto con mayor flujo en la aviación civil y comercial, ocupando más de un cincuenta por ciento (50%) de los flujos de pasajeros que entran y salen al País.

En segundo lugar tenemos el Aeropuerto Internacional Las Américas, Dr. Fráncico Peña Gómez (AILA), siendo este el principal para la del gran Santo Domingo, movilizandando más de veinte cinco por ciento (25%) del flujo de pasajeros que entran y salen al país. Estamos hablando que casi cinco millones de personas han movilizadando estos aeropuertos en los cinco primeros meses del año 2016. Ambas estadísticas suministradas por la Junta de Aviación Civil (JAC).

Es por esto que hemos decidido trasladarnos a ambos aeropuertos, para observar cómo se realiza la aviación civil en lo mismo, conociendo su infraestructura, funcionamiento, el comercio, y los cumplimientos legales como entidades, frente al estado Dominicano, focalizando temas puntuales, como los distintos acápite que establece la ley 491-06 respecto al tema, así como también, la seguridad aeroportuaria en base al cumplimiento de la ley de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil de la Republica Dominicana,.

Las diferentes estrategias para el desarrollo comercial, las perspectivas que existen para constituirnos como HUB en conjunto con la política que se ha venido trabajando con el estado dominicano, entre otros tópicos en el tema cuales son los que pueden presentarse como un reto para la aviación civil en la Republica Dominicana, pero que a su vez serán las posibles oportunidades que esperan obtener para el bien común de todos los sectores.

4.3 Breve reseña del Aeropuerto Internacional de Punta Cana (PUJ).

Luego de una batalla de 8 años y 3 Gobiernos diferentes, se obtuvo la autorización para construir lo que sería el primer Aeropuerto Internacional comercial construido y operado por una empresa privada. La construcción se inició en 1982 concluyendo e inaugurándose en el 1984 con su primer vuelo internacional, un bimotor turbo hélice procedente de San Juan, Puerto Rico.

A principios de la década de los ochenta, durante el gobierno de Salvador Jorge Blanco, el empresario turístico Frank Rainieri, construyó mediante autorización de la Carta-Acuerdo No.11678 de fecha 9 de Noviembre de 1982, el primer aeropuerto privado del país, nombrado “Aeropuerto Internacional Punta Cana”, ubicado en Higuey, provincia La Altagracia.

Esta Carta-Acuerdo también otorgaba los privilegios de exenciones fiscales a la empresa propietaria del Sr. Rainieri, “Corporación Aeroportuaria del Este, C. por A.”, para aquel entonces. Esta construcción estratégica enfrentaría el crecimiento inédito que experimentaría la zona este de la isla como polo turístico dominante de la República Dominicana.

El Aeropuerto Internacional de Punta Cana, no solo es el primer aeropuerto internacional privado de Republica Dominicana, sino que este se registra

como el primer aeropuerto internacional privado del mundo, marcando un precedente para muchos de los aeropuertos alrededor de todo el mundo.

Conocido como él (PUJ) código aeroportuario otorgado por la Organización Internacional del Transporte Aéreo (IATA), es el segundo aeropuerto con más tráfico aéreo de la región del caribe. Este compite con aeropuertos como el “Aeropuerto Internacional de Cancún” el cual presenta un flujo mayor de turista para la región con un número de pasajeros de 17 millones anual.

El Aeropuerto Internacional de Punta Cana, maneja el sesenta y cinco por ciento (65%) de los turistas entrantes y salientes del país, llevándolo a un promedio anual de pasajeros de uno 6 millones. El Aeropuerto está en el Ranking de los 100 aeropuertos con más asientos disponibles tienen para vuelos internacionalmente. Siendo unos de los siete de América Latina.

4.3.2 Infraestructura del Aeropuerto.

Para que un aeropuerto de esta envergadura pueda lograr los volúmenes de pasajeros que logra anualmente, llevándolo a posicionarse en los primeros lugares de los aeropuertos del caribe, y convirtiéndolo a su vez en la principal puerta de entrada y salida, tenemos que considerar muchos puntos, que conforman el engranaje que hace dar el resultado de todo esto.

Existen piezas fundamentales que componen parte de la estructura, que van desde la alta cúspide de la empresa que dirige este aeropuerto, cual es el Grupo Punta Cana, hasta sus empleados del plantel, con los mismo tenemos el gran manejo de la gerencia, las estrategias para el crecimiento y desarrollo del aeropuerto, así como los grandes tratados que se realizan, con las aerolíneas, con las empresas que ofrecen servicios al aeropuerto, donde están juegan un rol importante para el cumplimiento de manera exitosa de la funcionalidad del mismo, la ardua labor que realizan los empleados, velando por el orden, comodidad, higiene, confortabilidad de los pasajeros.

Así como la funcionalidad de los cuerpos de seguridad e instituciones estatales que operan dentro del mismo, con la finalidad de mantener la seguridad nacional. Estos, entre otros puntos vitales complementan la funcionabilidad, y

calidad que día por día, brinda al servicio de todos los usuarios que gozan del uso de este.

Cabe destacar, que la operatividad de todo el personal que labora de manera directa e indirectamente para este gran aeropuerto son piezas imprescindibles, pero esa gestión no fuese viable sin tener la infraestructura que tiene el recinto, puesto que en el mismo volumen que operan más de 7 mil empleados de manera directa e indirectamente.

En ese mismo tenor podemos encontrar que su espacio de construcción va en esa misma dimensión, grande, espacioso, con las áreas air side o lado aire, y land side o lado tierra necesaria para producir el volumen de vuelos y pasajeros necesarios para mantener los altos estándares de calidad y seguridad operacional requerido e necesario.

Al tener ambos elementos combinado, es que se produce la calidad y éxito en sus funciones. Es por eso que nos trasladamos a las instalaciones del Aeropuerto Internacional de Punta Cana, a ver cómo su infraestructura y como se realizan las operaciones dentro de las mismas, por lo que es imprescindible dejar de pasar el campo donde se practica la aviación civil y comercial, y ver

como a su vez lleva un ritmo sincronizado con el cumplimiento legal en general.

4.3.3 Terminales.

El Aeropuerto Internacional de Punta Cana (PUJ) cuenta con varias terminales, las cuales constan con la infraestructura necesaria para desarrollar sus actividades sin ni inconvenientes. El Aeropuerto Internacional de Punta Cana tiene servicio directo a 98 ciudades diferentes de todo el mundo.

Cuenta con 75 mil metros cuadrados de construcción, dos pistas de aterrizaje, dos terminales de pasajeros con una capacidad de 23 aeronaves de cuerpo ancho y estrecho simultáneamente. Recibe todo tipo de aviones con turistas de Europa, Canadá, Norte, Sur y Centro América y el Caribe.

Adicionalmente, éste tiene una terminal Vip para vuelos privados y ejecutivos, con una operación estilo FBO (operador de base fija). También acomoda aviones pequeños, helicópteros y Jets ejecutivos en su terminal doméstica para vuelos locales. Asimismo, cuenta con un área de carga para importación y exportación.

Terminal A o Terminal “Alfa” mejor conocido en el alfabeto radiofónico. Es la primera terminal del aeropuerto, cual recientemente consto con una remodelación para ampliarse, fruto a la masiva audiencia que concurre a diario en el aeropuerto. La terminal A, cuenta con un diseño tropical/caribeño, cual

hace sentir al pasajero que realmente llega al caribe, sus techos de cana por fuera (Como la mayor parte del aeropuerto).

Por dentro con una infraestructura un poco contemporánea, la cual refleja la vanguardia y actualidad a la vez. Al inicio La terminal Alfa o Terminal A, cuenta actualmente con un Booth de informaciones, para todo tipo de asistencia aeroportuaria, algunas tiendas de suvenires o gift shops, cafeterías, y 98 counter o mostrador para las aerolíneas, donde se realizan los procesos de chequeos o check-in. Los Counter o Mostrador de la terminal Alfa son rotativos, esto quiere decir, que pueden variar su posicionamiento. El número de Counter puede ser mayor o menor en una aerolínea de acuerdo al flujo de personas que tengan las aerolíneas en sus próximos vuelos, *¿Qué nos quiere decir esto?* Que si la aerolínea requiere más de una o dos mesas para dinamizar el flujo de personas se le es otorgado.

Estos counter o mostrador se encuentran agrupados en tres zonas con tres grandes correas para movilizar los equipajes que a las zonas operativas donde, de ahí pasaran a ser dirigidas a las aeronaves correspondientes. Luego de este primer pasó que realizan los viajeros, es el aérea de chequeo, en donde nos encontramos una amplia área solo dedicada a la misma, el aeropuerto se vio en la necesidad de individualizarlo de la zona de migración por el gran flujo de

pasajeros, y para poder desarrollar mejor función a los cuerpos seguridad, donde se practica de una manera bien rigurosa y estricta.

Aquí los cuerpos de seguridad, principalmente el CESAC está encargado de esta área, Luego se puede encontrar el área de migración, donde espaciosamente se encuentra múltiples agentes para atender y realizar el proceso de salida de cada pasajero.

La terminal Alfa consta con una gran zona para los Duty Free y Zona de Comida, los cuales consta con una tasa impositiva más baja. Esta terminal tiene la particularidad, que para abordar hay que bajar a la pista desde donde se lleva al pasajero en autobús hasta su aeronave.

Terminal B o Terminal Bravo En la terminal bravo, es la más reciente, a diferencia de la terminal A o Alfa, solo cambia la infraestructura, ya que el diseño que combina lo tropical con lo metropolitano. Otras de las diferencias entre ambas terminales, es que la terminal B o Bravo, para abordar los aviones, cuenta con los túneles o Jetbridge/Jetway. Otro aspecto que distingue la terminal Bravo de la terminal Alfa, son la designación de caunter o mostrador, puesto que en esta las aerolíneas tienen designado sus caunter fijos, diferenciándola de la terminal Alfa.

¿Por qué sucede esto? en la terminal Bravo es donde operan mayormente los vuelos de más frecuencias, puesto que es donde se reciben las aerolíneas que representan el mayor flujo de pasajeros: Por ejemplo: American, Copa, Avianca, Delta, British Airways, Air France, Gol, etc. También se ha destinado esta terminal para la mayoría de vuelos que provienen de Norteamérica, específicamente de Estados Unidos, ya que representa el sesenta por ciento (60%) de los pasajeros que circulan en el aeropuerto.

La terminal B o Bravo, es la que ha sido elegida, para implementarse el sistema de Preclearance Entry, donde más adelante estaremos definiendo como funcionara este sistema, y si legalmente no violenta ninguna ley o normativa dominicana. Puesto que las autoridades Estadounidense, han consideraron este aeropuerto con el aeropuerto con las condiciones necesaria para tener este sistema.

En general, la terminal cuenta con todas las áreas requeridas al igual que la terminal Alfa. El área de registro o chequeo, migración, aduanas, área de comida, y con todas las herramientas necesarias para desarrollar todas las actividades.

4.4 Breve Reseña Aeropuerto Internacional Las Américas Dr. José Francisco Peña Gómez (AILA-JFPG).

En Principio el Aeropuerto Internacional General Andrews fundado en 1944 era el que servía a la Ciudad de Santo Domingo, como puerta de entrada a la ciudad y en ese entonces era el principal aeropuerto del país, contaba con dos pistas de aterrizaje 7,000 y 5,500 pies, pero debido a su cercanía al centro de la ciudad cuya localización se encontraba a las afuera de la entonces ciudad Trujillo, que corresponde en la actualidad a las Avenida 27 de febrero y la Avenida John F. Kennedy, en la inmediaciones del Centro Olímpico Juan Pablo Duarte.

Por presentar problemas de seguridad debido a su cercanía con el centro de la capital dominicana, Luego en 1959 fue trasladado a Punta Caucedo el "Aeropuerto Internacional General Andrews", posteriormente conocido como "Aeropuerto Internacional Generalísimo Trujillo", nombre que llevó hasta la muerte del dictador en 1961 al cual se le cambia por el de Aeropuerto Internacional Punta Caucedo y posteriormente al de Aeropuerto Internacional Las Américas, durante el gobierno del ex presidente de la república Hipólito Mejía Domínguez se promulga la ley 139-03, rebautizando el nombre del

actual aeropuerto al de Aeropuerto Internacional Las Américas Dr. José Francisco Peña Gómez (AILA-JPG) nombre que conserva hasta el día de hoy .

4.5 Infraestructura del Aeropuerto.

⁷El Aeropuerto Internacional de las Américas cuenta con 2 terminales conocidas como terminales A y B localizadas en una construcción de 73,282 metros distribuidos en tres niveles y un sótano para almacenamiento de carga, el cual hay que resaltar que del total de 240 mil toneladas carga aérea movilizadas anualmente por los nueve aeropuertos internacionales que posee nuestro país, el Aeropuerto Internacional Las Américas maneja el 52% de la carga total movilizadas por los aeropuertos Posicionándolo en primer lugar en este región.

Cuenta con una pista de aterrizaje de 3,354 metros de largo por 75 metros de ancho, el cual permite tener una facilidad de movimiento de 140 aeronaves diarias con procedente de distintos países de Europa, Norte, Sur, Centroamérica e islas del Caribe.

Adicionalmente existen 10 puertas de embarques para el ingreso de pasajeros a las aeronaves, distribuidas en la dos terminales en la cual la terminal A cuenta con 6, y 4 puertas de embarque en la terminal B, tiene posee 5

⁷Datos del Departamento Aeroportuario sobre la actividad aeroportuaria del año 2014.

posiciones de rampa y tiene 13 posiciones para el estacionamiento de carga aérea; Área de estacionamiento con capacidad para 1,285 vehículos.

El Aeropuerto Internacional Las Américas cuenta con un nuevo sistema implementado por la Dirección General de Migración (DGM), Conocido como Auto Gate, el cual agiliza el registro de los pasajeros tanto de entrada como de salida al país.

El Auto Gate se diferencia del proceso de migración Convencional al que este es totalmente Digital, en donde los usuarios o pasajeros realizan ellos mismos el proceso; este consiste en deslizar el código de lectura biométrica por la maquina en conjunto con la huellas digitales y una fotografía de perfil que toma la misma máquina.

El proceso de Auto Gate es una novedad que dinamiza el acumulamiento de pasajeros en el Aeropuerto.

ENTREVISTA

Entrevista con Adolfo Rodríguez.

¿Tiene el estado una política de fomento a la expansión del desarrollo y expansión del sector aeronáutico en conjunto con el sector empresarial?

Como estado el Ministerio de Turismo tiene la Ley No. 158-01, sobre Fomento al Desarrollo Turístico del año 2001, la cual ha sido modificada por las leyes No. 184-02, 318-04 y 195-13. Dentro de estos tenemos la Guía para presentación de Proyectos Turísticos, y es así que haciendo las fusiones del desarrollo de Tour Operadores, creando más habitaciones hoteleras y explotando de forma organizada el Turismo en RD crecen y se desarrollan las instalaciones aeroportuarias. Es una relación bilateral, crece Destino – crece Aeropuerto

¿Cuáles son las estrategias que han venido aplicando en el desarrollo del aeropuerto como centro de conexiones (Hub), y si la actual legislación les ha sido un impedimento para la implementación del mismo? ¿Existe algún tipo de iniciativa en colaboración con el estado como la que tiene el aeropuerto internacional de tocumen para el desarrollo del mismo?

Al momento como Destino es una de nuestra de metas que el país se convierta en un Hub en el Caribe, ciertamente todo esto amarrado a las estrategias del gobierno del convertir al país como tal.

¿Existe alguna norma que permita que otros estados puedan usar las facilidades de logística de aeropuerto para distribuir Bienes, Mercancías y servicios hacia terceros destinos, tal es el caso de países de Suramérica que usan sus instalaciones para enviar productos perecederos hacia los países de Europa?

Operacionalmente hablando como aeropuerto tenemos nuestros procesos y procedimientos internos para el manejo de la importación y exportación, adicional a esto y parte importante es que para la importación y/o exportación las partes interesadas deben cumplir con todas las normas y leyes y pasar por los controles establecidos por los diferentes entidades gubernamentales involucradas en dicho proceso, Agricultura, Sanidad Vegetal y Animal, Aduanas, DNCD, CESAC y organismos reguladores.

¿En lo relativo al transporte de producto perecedero existen algunas normativas nacionales e internacionales que hagan cumplir las medidas fitosanitarias al usar sus instalaciones para la exportación?

Localmente todas las normativas establecidas por las partes interesadas, adicional, los comerciantes de países receptores realizan inspecciones en las instalaciones al igual que las entidades reguladores de dichos países. Estableciendo los estándares de lugar para la mercancía que se dirige a cada una de las naciones involucradas.

¿Qué tipo de clasificación tiene actualmente el aeropuerto con relación a la seguridad operacional que otorga la Organización de Aviación Civil Internacional (Oaci) y cuáles son los parámetros y estándares a cumplir para obtener esta clasificación de seguridad operacional aeroportuaria?

Como aeropuerto nos consideramos un aeropuerto seguro, se siguen todas las recomendaciones sometidas por la OACI en su Anexo 17 de Seguridad Aeroportuaria para la protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita, en esta parte tenemos al CESAC que tiene como misión de garantizar los servicios de seguridad.

¿En lo concerniente a la seguridad del aeropuerto para ser más específico como es la coordinación en lo relativo a tráfico de drogas, terrorismo internacional, contrabando de productos de consumo, si hay algún tipo de colaboración entre las fuerzas del estado Y la seguridad del aeropuerto?

Dentro de nuestras instalaciones tenemos miembros de cada una de las entidades gubernamentales (DNCD, CESAC, DNI, MIGRACION, ADUANAS) correspondientes a cada área que trabajan mano a mano con las autoridades de seguridad aeroportuarias para que se cumplan todos los estándares nacionales e internacionales para prevenir, controlar y evitar cualquier tema o situación relativo a tráfico de drogas, terrorismo internacional, contrabando de productos de consumo

¿Qué es el Preclearance Entry?

El Preclearance Entry no es más que realizar el proceso de aduanas y de inmigración antes de subir al avión en lugar de hacerlo después de llegar a los EE.UU. Esto significa que cuando a los EE.UU. es como llegar en un vuelo doméstico recoge su equipaje y se retira.

Más específicamente, esto significa que usted luego de haber los procedimientos realizados comunes como son la facturación, migración dominicana e inspecciones de seguridad, usted se dirige a la zona habilitada en el aeropuerto que se considera parte integrante de los EE.UU. Allí, usted pasa por inmigración y aduanas con los funcionarios de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP). Y al llegar a su destino no realiza ningún proceso formal como de costumbre.

¿Con respecto al Preclearance Entry de la Oficina de Aduana y Protección Fronteriza (CBP por sus siglas en ingles) de los Estados Unidos, en cual terminal del aeropuerto estará ubicada?

El Preclearance Entry funcionará en una nueva terminal, al momento en construcción.

Conclusión

Conclusión

Luego de hacer un análisis profundo a la ley 491-06 sobre aviación civil de la Republica Dominicana, a la ley 188-11 sobre seguridad aeroportuaria y de la aviación civil de la Republica Dominicana, al campo de la aviación general y todos sus componentes hemos podido concluir lo siguiente:

Que el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) tiene un cumplimiento de un 87% a las normas establecidas por la Organización de Aviación Civil (OACI), donde lo convierte en modelo para los países para la región, por su eficiencia, y funcionamiento.

Que la ley de Aviación Civil de la Republica Dominicana 491-06, como unas de los principales reglamentos para el campo de la aviación, reuniendo todos los acápites necesarios para regular el sector, tanto en el aspecto administrativo como judicial, brindando todos los instrumentos y mecanismos para las partes que tengan que acudir a la misma.

Que la ley de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil 188-11, es unas de las leyes mejor estructurada que responde a las exigencias para la seguridad

en aeroportuaria, de acuerdo a la Organización de Aviación Civil en el Anexo 17.

Que el Aeropuerto Internacional de Punta Cana, aparte de ser el principal puerto de Entrada y Salida del País, reúne todas las condiciones para desarrollarse y establecer como posible HUB en el Caribe.

Que la Junta de Aviación (JAC), más que definir las políticas aéreo comerciales y los aspectos económicos del transporte aéreo, se faculta como ente para la defensa de los derechos del usuario del transporte aéreo.

Que el sistema Dominicano cumple con todos los estándares a niveles mundiales.

Que el Aeropuerto Internacional de las Américas, Dr. Francisco Peña Gómez, juega un rol importante para el desarrollo turístico de la ciudad de Santo Domingo, y a su vez, un importante puerto para el área del comercio, no solo para la República Dominicana, sino para la región del Caribe y América Central.

Que los procesos legales en materia de aviación frente a las autoridades competentes, son debidamente respetados, cual trae como resultado, el fiel cumplimiento y eficiencia del sector, permitiendo cada día, lograr un mejor rendimiento, y posicionando cada día el sector en un escalón del escalafón en comparación los mejores a nivel internacional.

Que los retos que pueden presentar el sector de la aviación en la Republica Dominicana, pueden ser duros, siempre y cuando se deje de fortalecer el sector de la aviación, y las oportunidades que el mismo presenta, no sean provechada debidamente.

Que las oportunidades pueden ser mayores que los retos, siempre que, se respeten las normas, creando nuevas estrategias para el desarrollo, si se siguen fortaleciendo las relaciones entre el estado y el sector privado, si se vela por mantener los estándares más alto de calidad, y si se aboga por la creación de una política para lograr el desarrollo de la aviación civil en República Dominicana.

SUGERENCIAS

SUGERENCIAS

Sugerimos especialmente al concesionario Aeropuertos Dominicanos Siglo XXI (AERODOM) prestar especial atención en mejorar la infraestructura de los aeropuertos que se encuentran bajo su cargo la explotación y desarrollos de los aeropuertos estatales, sobretodo en el Aeropuerto Internacional Las Américas José Francisco Peña Gómez (AILAJFPG-SDQ) en relación al mantenimiento de la infraestructura física de la terminal, promoción de nuevas rutas y ampliación de la actual terminal para que esté acorde con el desarrollo de la aviación y el turismo en el país ya que desde 1995 a la fecha esta terminal aérea ha ido decreciendo en el número de rutas que sirven a esa terminal.

Puesto que esta terminal aérea es la segunda a cuanto al tránsito de pasajeros que entran y salen al país y así como el más cercano a la principal aglomeración urbana del país que es el Gran Santo Domingo donde uno de cada 3 dominicanos reside, encontrarse alrededor de unos 20 minutos de la ciudad de Santo Domingo, por este ser un aeropuerto importante en el desarrollo del turismo y del sector comercial en la ciudad.

Los impuestos del sector aeronáutico actualmente son bastantes altos y eso frena un poco el desarrollo y afecta de una u otra manera la competitividad del sector por los altos costes que tiene el sector actualmente, para ser más precisos una persona no solo paga el coste del ticket aéreo, sino que de este se desprenden otros impuestos que son complementario a la compra de este como por ejemplo una persona compra un boleto de RD\$8,121 como precio base a un destino cercano en el caribe, no solo está pagando el coste de ese pasaje si se suma el Impuesto a las Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) que tiene un coste promedio de RD\$1,462, más la suma del impuesto de salida del aeropuerto que RD\$918, el impuesto al combustible RD\$1,652, las tasas aeroportuaria por el uso de los slots o los counter en el mismo que oscila los RD\$2,872, sumado todo esto tiene un valor de alrededor de RD\$15,021.22, eso sin incluir el impuesto de aterrizaje en el aeropuerto de su lugar de destino.

En todo este pequeño desglose se puede ver que un pasajero promedio por la compra de un boleto aéreo y al momento de su despegue a su destino final le apporto al fisco un total RD\$6,904, en resumen la carga impositiva hizo que obtenga un boleto por encima del 45.9% del costo del boleto.

Viendo que el actual sector más importante de nuestra economía es el turismo y en la actualidad se busca impulsar el fomento del multideestino tal cual ocurre en Europa por ejemplo en el cual se puede visitar varios lugares, sugerimos que para el fomento del desarrollo del turismo que va muy de la mano con el aporte que genera la aviación civil.

Instamos a todas las autoridades de la región a implementar un impuesto único que ayude a aliviar las cargas impositivas en cada una de las islas del caribe con el fin de fomentar el desarrollo de la aviación civil no solo en la república dominicana sino también en la región del caribe e impulsar el sector turístico y desarrollo económico en la zona.

Uno de los objetivos primordiales de la aviación civil en nuestro país es de convertir a nuestro país en un centro de conexiones y distribución de pasajeros, bienes, mercancías y servicios o como se puede conocer en el mundo de la aviación como Hub, en el cual hay un esfuerzo mancomunado entre el sector privado y público vinculados al sector en desarrollar a nuestro país aprovechando nuestra posición geográfica por presentar las condiciones idóneas para el fomento de un Hub, tal cual existe en Países como Panamá que posee La Ley 89 - Que dicta medidas para promover el desarrollo de la aviación comercial y dicta otras disposiciones , esta ley tiene como política de estado el desarrollo de la aviación y fortalecer la posición de esa nación

centroamericana como importante centro de conexión o Hub en el continente americano.

Más bien instamos a las autoridades a dar pasos a crear una ley especial que sea más bien un complemento a la Ley 491-06 puesta se enfoca más en el cumplimiento de las disposiciones emanada de los anexos de la OACI y enfoca más en la seguridad operacional de la aviación civil y establece las base de la creación de un organismo del estado técnico y especializado en la materia relativa a la aviación civil, como es el caso de Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Esta ley debe de ir enfocada al desarrollo del país como Hub o centro de conexión en la región y por ser nuestro país el principal destino turístico en la región del caribe y américa central, al mismo tiempo el desarrollo de un Hub puede ayudar a amortiguar las cargas impositivas en el sector que por citar un ejemplo el impuesto de combustible para las aeronaves es de un 30 % el coste del galón, esto ayudaría a la competitividad del sector y seguir con los logros obtenidos en los últimos 10 años en la aviación en nuestro país desde la promulgación de la Ley 491-06 .

BIBLIOGRAFIA

Bibliografía.

Leyes:

Ley de Aviación Civil de la Republica Dominicana No. 491-06, modificada por la ley 67-13.

Ley de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil de la Republica Dominicana 188-11.

Constitución:

Constitución de la Republica Dominicana promulgada el 26 de Enero del año 2010.

Códigos:

Código Civil de la Republica Dominicana.

Código Penal de la Republica Dominicana.

Código Procesal de la Republica Dominicana.

Libros y Revistas:

Revista Aerovías no. 07 titulada “Avances en la consolidación institucional, acuerdos & resoluciones” del Órgano Oficial del Instituto de la Aviación Civil de la Republica Dominicana emitida en abril 2012.

Revista Aerovías no. 08 titulada “Recuento regional XII reunión de directores del caribe central” del Órgano Oficial del Instituto de la Aviación Civil de la Republica Dominicana emitida en octubre 2012.

Libro “Aviación Comercial, Origen y Evolución en República Dominicana”
año 2005 del autor José Ismael Jourdain.

Convenios:

Convenio de aviación civil internacional de 1944 de Chicago.

Conferencia de Panamericana de la Habana sobre aviación comercial de
1928. Convenio de la Haya de 1919 que crea la Asociación Internacional del
Transporte Aero (IATA).

Convenio de Internacional de Navegación Aérea de Paris de 1929.

Convenio de Varsovia de 1929.

Convenio de Roma de 1933.

Convenio de Tokio 1963.

Referencia digital o Websites:

<http://idac.gob.do/>

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/organizacion-internacional-del-transporte-aereo-iata/organizacion-internacional-del-transporte-aereo-iata.htm>

<http://www.jac.gob.do/>

<http://da.gob.do/>

<http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

<http://www.iata.org/Pages/default.aspx>

[http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES
_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ORGANISMOS_INTERNACIONALES/](http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/ORGANISMOS_INTERNACIONALES/)

<http://www.puntacanainternationalairport.com/>

<http://www.aerodom.com/app/do/frontpage.aspx>

<http://www.diccionariojuridico.mx/?pag=vertermino&id=200>

Entrevista:

Entrevista con Mariet Espinal, encargada de Relaciones Publicas del Instituto Dominicano de aviación Civil (IDAC).

Entrevista con Ruth Gil, encargada de terminales del Aeropuerto Internacional de Punta Cana.

Entrevista con Adolfo Rodríguez, encargado de coordinación de puertas y programación de vuelos del Aeropuerto Internacional de Punta Cana.

Entrevista con el Lic. Manuel Ramón Vásquez Perrotta, Director General - Propietario OVP.

Anexos

Índice Anexos.

Fotos

Leyes:

- Ley de Aviación Civil de la Republica Dominicana no.491-06
- Ley 67-13 del 25 de abril del 2013.
- Ley de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil de la Republica Dominicana no.188-11.



Terminal A o Alfa, Aeropuerto Internacional de Punta Cana, Área de Counter o Check-in.



Correas en el área de Counter o Check-in de la terminal A o Alfa, del Aeropuerto Internacional de Punta Cana.



Área de Registro de Pasajeros, Terminal A o Alfa, Aeropuerto Internacional Punta Cana



Área de Migración, Terminal A o Alfa, Aeropuerto Internacional de Punta Cana.



Puerta de Embarque o Gates, Terminal A o Alfa, Aeropuerto Internacional de Punta Cana.



De izquierda a Derecha Disraelis Pérez, en el Centro Adolfo Rodríguez encargado de coordinación de puertas y programación de vuelos del Aeropuerto Internacional de Punta Cana, y a la derecha Alberto Fortunato



De izquierda a Derecha Disraelis Pérez, en el Centro Ruth Gil supervisora de terminales del Aeropuerto Internacional de Punta Cana, y a la derecha Alberto Fortunato



Área de Tour operadores, Taxis, Agencias de Viajes, y zona de salida pasajeros, Terminal B o Bravo, Aeropuerto Internacional de Punta Cana



Área de Counter o Check-in, terminal B o Bravo, Aeropuerto Internacional de Punta Cana.



Puerta de Embarque o Gates, Terminal B o Bravo, Aeropuerto Internacional de Punta Cana.



Vista desde unos de los Gates o Puertas de Embarque terminal B o Bravo, Aeropuerto Internacional de Punta Cana



En la pista de Aterrizaje, Aeropuerto Internacional de Punta Cana



En El Balcón de la Terminal B, con vista de fondo a las dos pista de Aterrizaje del Aeropuerto Internacional de Punta Cana



Vista a la Terminal A, desde el Balcón de la Terminal B, donde se pueden apreciar la llegada de las Aeronaves en ambas Terminales.



Vista a la terminal A de la llegada de varias Aeronaves proveniente de diferente lugares del mundo.



Sistema de Auto-Gates, Aeropuerto Internacional de las Américas (AILA).



Durante el recorrido por la Terminal A, donde se puede observar en fondo parte de la terminal B, Aeropuerto Internacional las Américas (AILA).



Salón los Embajadores, es el único en el país, y se encuentra en el Aeropuerto Internacional las Américas, Su uso es destinado para el Presidente de la Rep. Dom, Vicepresidente, y Jefe de Estado o Gobierno extranjeros.



Junto a Carolina Vásquez, Encargada de Comunicación Gráfica e Imagen Corporativa durante el recorrido por el Aeropuerto Internacional las Américas (AILA).



Vista desde el Tercer Nivel hacia el Area de Checkin o Registro, Aeropuerto Internacional de las Américas (AILA)



Durante la visita a la oficina OVP, junto al Director General - Propietario OVP, Manuel Ramón Vásquez Perrotta



Durante la visita a las instalaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), junto a Mariet Espinal, Encargada de Relaciones Públicas de la Institución.



Vista de las Aeronaves, Aeropuerto Internacional de las Américas (AILA).



**Ley No. 491-06, de Aviación Civil (G.O. No. 10399, del 28 de diciembre de 2006) EL
CONGRESO NACIONAL En Nombre de la República**

LEY NÚMERO 491-06

HA DADO LA SIGUIENTE LEY DE AVIACION CIVIL DE LA REPUBLICA DOMINICANA

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

SECCIÓN I

DEFINICIONES

Artículo 1.-Para los fines de la presente Ley y sus Reglamentos, se entenderá por :

- a) **Abordaje Aéreo:** La colisión entre dos o más aeronaves encontrándose en vuelo, a lo menos, una de ellas.
- b) **Accesorios:** Los Instrumentos, equipos, aparatos, partes o piezas, que se utilizan o se tenga la intención de utilizar en la navegación y la comunicación, operación o control de aeronaves durante el vuelo (incluyendo paracaídas y equipos de comunicación, así como cualquier otro mecanismo o mecanismos instalados o adheridos a la aeronave durante el vuelo) y que no sean parte o partes de la aeronave, motores de la aeronave o hélices.
- c) **Accidente de Aviación:** Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:
 - 1) Toda persona sufra lesiones mortales o graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, o por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o por exposición directa al chorro de un motor a reacción; excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas; o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera o dentro de las aéreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
 - 2) La aeronave sufre daños o roturas estructurales que afectan adversamente su resistencia estructural, su desenvolvimiento o sus características de vuelo y que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita al motor, su capó o sus accesorios; o por daños

limitados en las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento de la aeronave; o

- 3) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.
- d) **Aeródromo:** Un área definida de tierra o agua, que comprende todas las instalaciones, edificaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- e) **Aeronave:** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire, que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- f) **Aeronave Civil:** Cualquier aeronave que no sea aeronave de Estado.
- g) **Aeronave de Estado:** La aeronave utilizada en servicios militares, de aduanas o policía.
- h) **Aeronave en Vuelo:** El momento a partir del cual todas las puertas externas se cierran después del embarque, hasta el momento en que se abra una puerta para desembarcar, ó en caso de aterrizaje forzoso, hasta que las autoridades competentes se encarguen de la responsabilidad de la aeronave, de las personas y de las propiedades que se encuentren a bordo.
- i) **Aeropuerto:** Todo aeródromo de uso público designado por el Poder Ejecutivo como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduana, migración, salud pública, reglamentación veterinaria y fitozoosanitaria y otros requerimientos.
- j) **AVSEC:** Abreviatura en inglés, utilizada para definir la seguridad aeroportuaria y los actos ilícitos contra la aviación civil.
- k) **Anexos al Convenio de Chicago:** Los documentos emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que contienen las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales, aplicables a la aviación civil.
- l) **Aviación Civil:** La operación de cualquier aeronave civil con el propósito de realizar operaciones de aviación general, de trabajos aéreos u operaciones de transporte aéreo comercial.
- m) **Certificado de Autorización Económica (CAE):** El certificado emitido por la Junta de Aviación Civil al comprobar que el interesado posee capacidad económica y financiera para realizar servicios de transporte aéreo.
- n) **Certificado de Operador Aéreo (AOC):** El certificado emitido por el Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), que autoriza a un operador aéreo nacional a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial.
- o) **Certificado de Trabajo Aéreo:** El certificado emitido por el Instituto Dominicano de Aviación Civil y firmado por el Director o Directora General, autorizando a un operador nacional a realizar servicios de trabajo aéreo, con o sin remuneración.
- p) **Ciudadano de la República Dominicana:**
- 1) Persona considerada como dominicano de acuerdo a la Constitución y las leyes;
 - 2) Una persona jurídica, creada u organizada conforme a las leyes de la República Dominicana.

- q) **Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA):** Comisión encargada de la investigación de los accidentes e incidentes graves en la aviación civil en la República Dominicana.
- r) **Convalidación de Licencias:** La aceptación por parte del Estado Dominicano, mediante la cual en vez de otorgar su propia Licencia, reconoce como equivalente a la suya propia, la otorgada por otro Estado Contratante.
- s) **Convenio de Chicago:** La Convención de Aviación Civil Internacional suscrita en el año de 1944, que entró en vigencia en el año 1947, cuyas disposiciones rigen las acciones de los Estados Contratantes en materia de seguridad en la aviación civil internacional a través de los anexos a dicho Convenio.
- t) **Destrucción de Aeronave:** La destrucción de al menos más de las tres cuartas partes del volumen físico de la aeronave.
- u) **Diario de Abordo:** El documento que deberá ser llevado en las aeronaves que operen en transporte aéreo comercial y en el que se asientan los datos relativos a la aeronave y su tripulación en cada operación. Es llamado también Libro de Vuelo y Mantenimiento o Bitácora de Vuelo.
- v) **Director o Directora General:** Es el funcionario responsable de la supervisión y control de la aviación civil y quien dirige el Instituto Dominicano de Aviación Civil de conformidad con lo establecido en la presente ley.
- w) **Espacio Aéreo Navegable:** El espacio aéreo sobre las altitudes mínimas de vuelo prescritas por los reglamentos dictados bajo esta ley y que incluye el espacio aéreo requerido para resguardar la seguridad en el despegue y aterrizaje de la aeronave.
- x) **Estado Contratante:** Estado Miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional.
- y) **Hélice:** Un término genérico para todas las partes, piezas y accesorios de una hélice.
- z) **Incidente de Aviación:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- aa) **Incidente Grave:** Aquel en que intervienen circunstancias que indican que casi ocurrió un accidente.
- bb) **Instalación de Navegación Aérea:** Cualquier instalación utilizada o disponible, o cuyo uso sea designado para asistir en la navegación aérea, incluyendo aeródromos y aeropuertos, áreas de aterrizaje, luces, cualquier aparato o equipo para distribuir informaciones del tiempo, para señalización, para estaciones de radiogoniometría o para comunicaciones de radio y otras comunicaciones electromagnéticas o cualquier otra estructura o mecanismo con similares propósitos de guía o control de vuelo en el aire o en el aterrizaje y despegue de aeronaves.
- cc) **Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC):** Ente público autónomo creado en virtud de la presente ley a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, exceptuando las atribuciones conferidas por la presente ley a la JAC.
- dd) **Interferencia con la Navegación Aérea:**
 - 1) Quien con intención de interferir en la navegación aérea dentro de la República Dominicana, exhibe cualquier luz, señal, o comunicación en un lugar y de tal manera que pueda ser confundida con una luz o señal verdadera establecida de conformidad con esta

ley, o por alguna luz o señal verdadera relacionada con un aeródromo u otra facilidad de navegación aérea, o que después de la debida advertencia por parte del Director o Directora General, se continúe manteniendo dicha luz o señal errónea, o;

- 2) Quien a sabiendas remueva, apague o interfiera con la operación de cualquier luz o señal verdadera.
- ee) **Junta de Aviación Civil (JAC):** El organismo asesor del Poder Ejecutivo en lo relativo a la política del transporte aéreo nacional, así como regulador y ejecutor de los aspectos económicos de dicho transporte.
- ff) **Mercancías Peligrosas:** Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o esté clasificado conforme a dichas instrucciones.
- gg) **Miembro de la Tripulación:** La persona a quien el operador asigna obligaciones que ha de cumplir abordo durante el periodo de servicio de vuelo.
- hh) **Miembro de la Tripulación de Cabina:** El miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, cuando aplique, que, en interés de la seguridad de los pasajeros, cumple con las obligaciones que le asigne el operador o el piloto al mando de la aeronave, pero no actuará como miembro de la tripulación de vuelo.
- ii) **Miembro de la Tripulación de Vuelo:** El miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el periodo de servicio de vuelo.
- jj) **Motor de Aeronave:** Motor utilizado o que se tenga la intención de utilizar para la propulsión de aeronaves, incluyendo las partes, piezas y accesorios del mismo, exceptuando las hélices.
- kk) **Navegación de la aeronave:** Una función que incluye pilotar el avión.
- ll) **OACI:** La abreviatura de "Organización de Aviación Civil Internacional".
- mm) **Operación Aviación General:** Operación de aeronave civil distinta a la de transporte aéreo comercial o de la de trabajos aéreos.
- nn) **Operación Transporte Aéreo Comercial:** Una operación de aeronaves que envuelve el transporte de pasajeros, carga o correo con fines de remuneración.
- oo) **Operador:** La persona, organización o empresa comprometida o que ofrece comprometerse con la operación de la aeronave en uso privado o comercial, de nacionales o de extranjeros, directa o indirectamente. Toda persona que cause o autorice la operación de la aeronave ya sea con o sin el control, en calidad de propietario, arrendador o de otro modo, de la aeronave, se considerará comprometida en la operación de la aeronave dentro del significado de esta ley.
- pp) **Operador Aéreo:** Cualquier organización nacional dedicada o comprometida en el transporte aéreo comercial interno o internacional, de manera directa o indirecta, o mediante arrendamiento o cualquier otro arreglo.
- qq) **Operador Aéreo Extranjero:** Cualquier operador que no sea nacional, que se encargue, sea directa o indirectamente, o mediante arrendamiento o cualquier otro acuerdo, a realizar operaciones de transporte aéreo comercial desde o hacia cualquier punto de la República Dominicana, ya sea en base a vuelos regulares o no regulares.

- rr) **Permiso de operación:** El permiso expedido por la Junta de Aviación Civil a operadores aéreos extranjeros.
- ss) **Persona:** Cualquier individuo, empresa, sociedad, corporación, compañía, asociación u organización, así como los representantes o apoderados de estas entidades.
- tt) **Personal Aeronáutico:**
- 1) El piloto al mando de la aeronave o piloto, mecánico u otro miembro de la tripulación;
 - 2) Cualquier individuo a cargo de la inspección, mantenimiento, acondicionamiento o reparación de la aeronave, así como los individuos a cargo de la inspección, mantenimiento, acondicionamiento o reparación de la aeronave, motores de aeronaves, impulsores o accesorios;
 - 3) Individuos que presten servicios como encargados de operaciones de vuelo o despachadores de vuelo;
 - 4) Individuos que presten servicios de Controlador de Tránsito Aéreo.
- uu) **Piezas de repuesto:** Cualesquiera piezas, partes y accesorios de la aeronave, que no sean motores de aeronaves, hélices de los motores de aeronaves y accesorios destinados a la instalación o al uso en una aeronave, o motor de aeronave, hélice o accesorio que no haya sido adherido a una aeronave.
- vv) **Territorio:** Las áreas terrestres, aguas territoriales y el espacio aéreo que los cubre, que se encuentran bajo la soberanía, dominio, protección o mandato del Estado Dominicano.

SECCIÓN II

AMBITO DE APLICACION

Artículo 2.- La aeronáutica civil en la República Dominicana se rige por la presente ley y por los reglamentos emitidos para la aplicación de la misma y deberá ser aplicada sin perjuicio de lo estipulado en tratados y convenios internacionales ratificados por la República Dominicana. Sus disposiciones para fines de inspección, vigilancia y control, alcanzan a toda aeronave civil, nacional o extranjera, sus propietarios, operadores, su tripulación, pasajeros y efectos transportados, así como cualquier persona que intervenga en la actividad aeronáutica, que se encuentre en el territorio nacional, parta de él, aterrice, sobrevuele o de cualquier otra forma esté bajo la jurisdicción de la soberanía nacional.

Artículo 3.- Para los casos no previstos por esta ley, los reglamentos, ordenes, reglas y normas que rigen al IDAC o a la JAC, se aplicarán los principios generales del derecho aeronáutico, las disposiciones de las leyes análogas y a falta de éstas, los principios generales del derecho común.

Artículo 4.- Esta ley no es aplicable a las aeronaves de Estado, excepto en casos determinados y mediante referencias específicas a tales aeronaves.

SECCIÓN III

TERRITORIO, SOBERANIA Y JURISDICCION

Artículo 5.- El Estado Dominicano tiene soberanía completa y exclusiva sobre su territorio.

Artículo 6.-El Estado Dominicano ejerce jurisdicción sobre su territorio, aguas jurisdiccionales y el espacio aéreo que los cubre conforme a la constitución y las leyes dominicanas, los reglamentos y los acuerdos internacionales de aviación civil ratificados por la República.

Artículo 7.- Quedan sometidos a la jurisdicción dominicana:

- a) Los actos ejecutados, los hechos ocurridos, las faltas, delitos, crímenes o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometidos a bordo de aeronaves dominicanas dentro del territorio de la República Dominicana o mientras vuelen sobre alta mar o sobre territorio no sometido a la soberanía de otro Estado;
- b) Los actos ejecutados, los hechos ocurridos, las faltas, delitos, crímenes o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometidos a bordo de aeronaves dominicanas mientras vuelen sobre territorio de un Estado extranjero, excepto en aquellos casos en que interesen a la seguridad o al orden público del Estado subyacente;
- c) Los actos ejecutados, los hechos ocurridos, las faltas, delitos, crímenes o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometidos a bordo de aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio dominicano o se encuentren estacionadas en él, cuando tales hechos, actos, delitos o faltas interesen o incidan en la seguridad o el orden público de la República Dominicana o cuando se produzcan o se pretenda que tengan efecto en el territorio nacional;
- d) Cuando se trate de un crimen, delito, falta o cualquier violación a las leyes y reglamentos dominicanos, cometido durante un vuelo de una aeronave extranjera, se aplicarán las leyes dominicanas si se realiza en la República Dominicana el primer aterrizaje posterior a la comisión del delito.

Artículo 8.-Los delitos cometidos a bordo de aeronaves militares extranjeras quedarán sometidos a las normas que el derecho internacional establece así como a los acuerdos y tratados ratificados por la República Dominicana.

SECCIÓN IV

REQUISITOS GENERALES DE CIRCULACIÓN

Artículo 9.- La presente ley otorga a toda aeronave registrada en República Dominicana, los derechos de entrar o salir del territorio nacional, de sobrevolar, de efectuar aterrizajes para fines no comerciales y de trasladarse de un punto a otro dentro del mismo, sin otras limitaciones que las que impone la presente ley.

Artículo 10.- Todo piloto al mando de una aeronave y los demás miembros de la tripulación que vuelen sobre el territorio dominicano deberán tener conocimiento de esta ley y de los reglamentos que rigen la navegación aérea en el país.

Artículo 11.- El piloto al mando de una aeronave nacional o extranjera que entre al espacio aéreo nacional deberá, de inmediato, ponerlo en conocimiento de la autoridad aeronáutica, por medio de su equipo de radio o por cualquiera otra forma análoga de comunicación e indicará la ruta que se propone a seguir.

Artículo 12.-La entrada y salida del país de aeronaves que efectúen vuelos internacionales, deberán hacerse por él o los aeropuertos designados por el Poder Ejecutivo y publicados por el IDAC, salvo en casos de aterrizajes de emergencia o por causas de fuerza mayor.

Artículo 13.- Si por causa de fuerza mayor una aeronave en vuelo internacional se ve precisada a aterrizar en un aeródromo que no tenga el carácter de aeropuerto internacional, el piloto al mando, el operador o el agente de la aeronave, están obligados a dar aviso inmediato al Instituto Dominicano de Aviación Civil o, en su defecto, a la autoridad mas cercana, con el fin de que ésta dicte las providencias necesarias para evitar que la aeronave sea descargada sin llenar los requisitos de la ley y asegurar que los pasajeros se mantengan en un lugar seguro.

Artículo 14.- Las aeronaves de Estado extranjeras, no militares, necesitarán autorización previa del Director o Directora General para ingresar al país.

Artículo 15.- Las autorizaciones que se concedan de acuerdo con el artículo anterior, indicarán, expresamente, las rutas que deban seguir las aeronaves y los aeródromos de entrada y salida, como aquellos en que se les permita arribar durante su permanencia en el territorio nacional.

Artículo 16.- Las aeronaves de Estado y las aeronaves civiles, podrán aterrizar o elevarse en lugares que no sean aeródromos autorizados, en las condiciones de seguridad que fije el Reglamento correspondiente.

Artículo 17.- Toda aeronave que vuele sobre el territorio nacional estará obligada a aterrizar si recibe esa orden por medio de las señales reglamentarias por la autoridad correspondiente.

Artículo 18.- Tanto los tripulantes como los pasajeros a bordo de las aeronaves están sometidos a la autoridad del piloto al mando. **Artículo 19.-** Ninguna aeronave podrá ser operada en el territorio de la República Dominicana, a menos que: a) posea marca de nacionalidad y de matrícula; b) esté en condiciones de aeronavegabilidad; c) esté bajo la conducción de una tripulación de vuelo cuyos miembros estén certificados de acuerdo al rol asignado en la tripulación, y; d) esté de conformidad con la presente ley y los Reglamentos aplicables.

DOCUMENTACION DE A BORDO

Artículo 20.- Cualquier aeronave que esté efectuando un vuelo deberá llevar a bordo los siguientes documentos: a) certificado de matrícula; b) certificado de aeronavegabilidad; c) las licencias y las habilitaciones apropiadas que deberá poseer cada miembro de la tripulación de vuelo y miembros de la tripulación de cabina, cuando aplique; d) si la aeronave está provista de equipo de radiocomunicaciones, la licencia correspondiente; e) diario de a bordo, para todos los vuelos de transporte aéreo comercial; f) además de los requisitos anteriores, en vuelos internacionales: 1) si la aeronave lleva pasajeros, una lista

de los nombres de éstos, así como los lugares de embarque y destino; 2) si lleva carga, un manifiesto y declaración detallada de la misma. g) cualquier otro documento que determine el Reglamento.

Artículo 21.- Las aeronaves ultralivianas, experimentales y ligeras_deportivas no estarán sujetas a todos los requisitos descritos en el artículo precedente. Las operaciones de estas aeronaves estarán sujetas al Reglamento correspondiente que dicte el Director o Directora General.

CAPÍTULO II

DEL INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACIÓN CIVIL (IDAC)

SECCIÓN I

ORGANIZACIÓN DEL IDAC

Artículo 22.- Mediante la presente ley se crea el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), como ente público especializado y técnico, con personalidad jurídica, patrimonio propio, poder de reglamentación, de decisión y autoridad para implementar su organización interna. Dicho organismo sustituye a la Dirección General de Aeronáutica Civil, creada mediante la Ley 4119, publicada en la G.O. No. 7829 del 30 de abril del año 1955, modificada por la Ley 505 de Aeronáutica Civil de fecha 10 de Noviembre del 1969, publicada en la G.O. No. 9165 del 22 de Noviembre del 1969.

Artículo 23.- El Instituto Dominicano de Aviación Civil estará a cargo de la supervisión y control de la aviación civil en la República Dominicana, excepto de las atribuciones conferidas por esta ley a la JAC y será responsable de ejercer las funciones que le son otorgadas por la presente ley, así como de la efectiva aplicación de los reglamentos, órdenes, normas y reglas que sean de su competencia. El IDAC estará encabezado por un Director o Directora General y un Subdirector o Subdirectora General nombrados por el Poder Ejecutivo.

Artículo 24.- El Instituto Dominicano de Aviación Civil tendrá, además, Directores para las áreas de Navegación Aérea, de Normas de Vuelo y Legal, quienes deberán poseer experiencia de por lo menos 5 años en sus respectivas áreas y tener títulos, certificados o licencias que acrediten su competencia en el área aeronáutica respectiva. El Director o Directora General cuando lo estime necesario, creara otras direcciones de áreas para el mejor funcionamiento del Instituto.

Artículo 25.- El IDAC contará también con el Personal Técnico y demás empleados y funcionarios que se requieran para el mejor cumplimiento de las funciones que se les encomienden en la presente ley y serán designados por el Director o Directora General.

SECCIÓN II

ATRIBUCIONES DEL IDAC

Artículo 26.-Sin perjuicio de las demás atribuciones conferidas por la presente ley, serán atribuciones del IDAC las siguientes:

- a) la fiscalización de toda actividad aeronáutica civil que se realice en el territorio nacional, conforme lo establece el artículo (2) de la presente ley;
- b) velar por la seguridad de la navegación aérea;
- c) recomendar al Poder Ejecutivo, vía la Junta de Aviación Civil, la fijación de Tasas y Derechos aeronáuticos conforme a los literales a); e); f); g); y h) del artículo 284 de la presente ley;
- d) adoptar cualquier medida que sea necesaria para garantizar la seguridad operacional en la aviación civil, de conformidad con las normas, métodos y prácticas recomendadas en los Anexos al Convenio de Chicago;
- e) mantener la vigilancia de la seguridad operacional sobre las aeronaves, el personal aeronáutico y servicios de transporte aéreo en el territorio nacional, disponiendo las medidas preventivas que se consideren necesarias para garantizar la seguridad aérea;
- f) la dirección técnica de los servicios destinados a las ayudas y protección a la navegación aérea de todos los aeropuertos y aeródromos públicos y privados;
- g) ofrecer, vigilar y fiscalizar los servicios de control de tránsito aéreo y asegurarse que estos se realizan con el nivel óptimo, de seguridad según los estándares de la OACI;
- h) elaborar, dictar, publicar y enmendar los reglamentos de su competencia de conformidad con esta ley y las normas y métodos recomendados en los Anexos al Convenio de Chicago;
- i) llevar el Registro Nacional de Aeronaves;
- j) autorizar a la aeronave que se construya o adquiera en el extranjero, para volar con matrícula dominicana provisional, desde el lugar de construcción o adquisición, hasta el punto situado en el territorio nacional en que deban ser matriculadas de manera definitiva;
- k) otorgar, suspender y cancelar las licencias y habilitaciones al personal aeronáutico de conformidad a la presente Ley y el reglamento vigente, y llevar el registro correspondiente;
- l) aplicar las sanciones administrativas que establezca la presente ley por violación a la misma y a sus reglamentos, que no sean de la competencia de otra autoridad;
- m) investigar, independientemente de las actuaciones que realicen las autoridades judiciales competentes, las infracciones a ésta ley, los reglamentos y demás disposiciones relacionadas con la actividad aeronáutica, cuya aplicación y control le corresponda;
- n) Velar para evitar que edificaciones, instalación de mástiles, torres y otros obstáculos constituyan a su juicio, un peligro para el tránsito aéreo alrededor de los aeropuertos y aeródromos y autorizar o no las construcciones, instalaciones y plantaciones en los aeropuertos y aeródromos y en sus superficies de aproximación;
- ñ) autorizar la operación de aeronaves particulares extranjeras, cuando su estadía en territorio dominicano exceda de noventa (90) días ininterrumpidos;
- o) autorizar al propietario u operador, de una aeronave civil dominicana que desee radicarla en el extranjero para uso en operaciones de aviación general, por mas de ciento ochenta (180) días sin tocar territorio dominicano o de explotación comercial, si demuestra que no existe impedimento legal contra su aeronave;

- p) conocer los contratos de utilización de aeronaves suscritos entre las partes y aprobarlos si procede, según están definidos en el capítulo VI;
- q) ofrecer o supervisar los servicios de meteorología y previsión del estado del tiempo que requiera la navegación aérea;
- r) para el establecimiento de un aeródromo de uso público o privado, se requerirá la autorización del IDAC. Si se tratare de un aeropuerto, será necesario además, la aprobación previa del Poder Ejecutivo.
- s) autorizar y fiscalizar la construcción, puesta en funcionamiento y operación aeronáutica de los aeropuertos y aeródromos de uso público y privado del país;
- t) confeccionar y autorizar la cartografía y publicaciones de información aeronáutica para la navegación aérea, seguridad de vuelo, meteorología y toda otra información que tenga por objeto el conocimiento de todo usuario de las actividades de la aeronáutica civil;
- u) participar en representación del Estado en conferencias y reuniones de organismos internacionales en que se traten aspectos sobre las funciones que le otorga esta ley;
- v) otorgar los permisos o licencias al personal que conduce vehículos de motor que no sean aeronaves, en las áreas de plataformas, genéricas y estériles, de los aeródromos y aeropuertos.

SECCIÓN III

AUTONOMÍA FINANCIERA DEL IDAC

Artículo 27.- El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) elaborará un presupuesto anual de ingresos y gastos, el cual será aprobado por el Poder Ejecutivo y contará, para la ejecución del mismo, con el total de los ingresos netos percibidos por dicho instituto por concepto de la aplicación de las tasas, derechos, cargos u otros ingresos previstos en el artículo 284 de la presente ley, una vez deducidos las asignaciones y transferencias autorizadas por ley o por disposición del Poder Ejecutivo a otras entidades, a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 28.-La Junta de Aviación Civil revisará la ejecución del presupuesto del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá la responsabilidad de rendir informes al Poder Ejecutivo, una vez al año.

Artículo 29.-Los excedentes presupuestarios del IDAC, si los hubiere, serán aplicados según lo dispuesto por el Poder Ejecutivo.

Artículo 30.- El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) estará sujeto a la fiscalización y control de la Contraloría General de la República y de la Cámara de Cuentas de la República Dominicana.

SECCIÓN IV

DEL DIRECTOR O DIRECTORA GENERAL Y DEL SUBDIRECTOR O SUBDIRECTORA GENERAL DEL IDAC

Artículo 31.- El Director o Directora General y el Subdirector o Subdirectora General del

IDAC serán de nacionalidad dominicana, designados conforme a la aptitud para realizar el desempeño eficiente de los poderes y deberes concedidos e impuestos por la presente ley.

Artículo 32.- Deben poseer suficiente experiencia gerencial y técnica, con títulos, certificados o licencias que acrediten su competencia en un área que esté relacionada directamente con la aviación civil.

Artículo 33.- El Director o Directora General y el Subdirector o Subdirectora General no deben poseer acciones, ni participación económica o financiera, ni empleo subordinado remunerado en ninguna empresa aeronáutica, ni pueden comprometerse en ningún otro negocio, ocupación o empleo relacionado con la actividad aeronáutica.

SECCIÓN V

RESPONSABILIDADES DEL DIRECTOR O DIRECTORA GENERAL DEL IDAC

Artículo 34.- El Director o Directora General será responsable de ejercer todos los poderes conferidos por la presente ley y el cumplimiento de todos los deberes y obligaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil y tendrá control sobre todo el personal y las actividades de la institución.

SECCIÓN VI

FUNCIONARIOS Y EMPLEADOS DEL IDAC

Artículo 35.- El Director o Directora General podrá elegir, emplear y designar a los directores de áreas, empleados, consultores y agentes que resulten necesarios para dar cumplimiento a las disposiciones de esta ley y definirá su autoridad, funciones, salarios y demás remuneraciones del personal técnico y administrativo pertenecientes al IDAC conforme al Reglamento de Clasificación y Valoración de Cargos.

Artículo 36.- El Director o Directora General deberá solicitar al Poder Ejecutivo la designación de personal de la Fuerza Aérea Dominicana (FAD) en el IDAC, el cual será seleccionado de conformidad con el Reglamento de Clasificación y Valoración de Cargos de dicho instituto. Mientras preste servicio en el IDAC, el personal de la FAD estará bajo la dirección de dicho organismo.

Artículo 37.- El Director o Directora General elaborará los reglamentos sobre las condiciones de empleo, seguridad social y conquistas económicas, de conformidad con las leyes laborales de la República Dominicana y las recomendaciones y resoluciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), con la finalidad de que los Directores, empleados, consultores y agentes al servicio del IDAC tengan la protección y asistencia que les reconozcan principios del derecho internacional de los cuales el Estado Dominicano sea signatario.

Artículo 38. Ningún funcionario o empleado del Instituto Dominicano de Aviación Civil podrá tener ningún interés económico o financiero, ni acciones o vínculos, ni empleo subordinado remunerado con empresas aeronáuticas.

SECCIÓN VII

DECLARACIÓN DE POLÍTICA DE AUTORIDAD

DEL DIRECTOR O DIRECTORA GENERAL

Artículo 39.-En el ejercicio y cumplimiento de los poderes y deberes asignados conforme a esta ley, el Director o Directora General considerará, dentro de otros asuntos, como de interés público, lo siguiente:

- a) la promoción, el incentivo y el fomento de la seguridad en la aviación civil, y;
- b) la reglamentación de la aviación civil, de manera tal que promueva la seguridad lo mejor posible.

CAPÍTULO III

FUNCIONES ADMINISTRATIVAS DEL DIRECTOR O DIRECTORA GENERAL DEL IDAC

SECCIÓN I

COOPERACIÓN CON OTROS ORGANISMOS

Artículo 40.- El Director o Directora General podrá utilizar los servicios, el equipo, el personal y las instalaciones disponibles de otros organismos nacionales, con el consentimiento de éstos, en base a reembolso cuando sea apropiado y actuar sobre bases recíprocas, a fin de cooperar con dichos organismos en el establecimiento y uso de los servicios, equipos e instalaciones del Instituto Dominicano de Aviación Civil.

SECCIÓN II

ADQUISICIÓN DE BIENES

Artículo 41.-El Director o Directora General, cuando lo considere apropiado, puede:

- a) adquirir mediante compra, arrendamiento o de otro modo, derechos reales o personales, o intereses en los mismos, a favor del Estado Dominicano, de conformidad con la Ley de Contratación Pública y con las demás leyes que rigen la materia, incluyendo, instalaciones de navegación aérea, servidumbres u otros intereses en el espacio aéreo inmediatamente adyacente al mismo y necesario en conexión con esto, y;
- b) aceptar en nombre del Estado Dominicano, cualquier, donación de dinero u otro bien real o personal o de servicios.

SECCIÓN III

AUTORIDAD PARA CONTRATAR

Artículo 42.- El Director o Directora General estará facultado, de acuerdo al presupuesto disponible, de conformidad con la Ley de Contratación Pública y con las demás leyes que rigen la materia y en fomento al ejercicio adecuado de los poderes y deberes asignados bajo

la presente ley, para contratar o de otro modo disponer de los servicios de personas privadas y organizaciones públicas o gubernamentales.

SECCIÓN IV

INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

Artículo 43.-El Director o Directora General tiene la potestad para intercambiar información relativa a la aviación civil con:

- a) organismos gubernamentales de gobiernos extranjeros, mediante los organismos correspondientes del Gobierno Dominicano, y;
- b) mantener relaciones y enlaces con los organismos extranjeros e internacionales afines.

SECCIÓN V

DELEGACIÓN DE FUNCIONES

DELEGACIÓN A FUNCIONARIOS, EMPLEADOS Y UNIDADES ADMINISTRATIVAS DEL IDAC

Artículo 44.-El Director o Directora General puede, sujeto a su supervisión y revisión y a los reglamentos vigentes, delegar en cualquier funcionario, empleado o unidad administrativa que se encuentre bajo su jurisdicción, a ejecutar funciones que le son asignadas por la presente ley.

DELEGACIÓN A PERSONAS PRIVADAS

Artículo 45.-El Director o Directora General puede delegar la ejecución de las funciones que le hayan sido asignadas por la presente ley, en personas privadas debidamente calificadas, sujetas a la supervisión, revisión y reglamentación establecida. Este se asegurará de que dichas funciones no sean delegadas de manera que los operadores, las escuelas y talleres de mantenimiento, ejecuten acciones que creen conflictos de interés.

CAPÍTULO IV

PODERES Y DEBERES DEL DIRECTOR O DIRECTORA GENERAL DEL IDAC

SECCIÓN I

GENERALIDADES

Artículo 46.- El Director o Directora General tendrá autoridad para ejecutar actos, conducir las investigaciones, emitir y enmendar las órdenes, las reglas generales o especiales, los reglamentos y los procedimientos relacionados, conforme a las estipulaciones de la presente ley, a los fines de cumplir con las disposiciones, el ejercicio y el cumplimiento de los poderes y deberes que le hayan sido asignados bajo esta ley.

SECCIÓN II

AUTORIDAD PARA PARTICIPAR EN ACUERDOS REGIONALES DE COOPERACION DE SEGURIDAD DE LA AVIACION

Artículo 47.- El Director o Directora General deberá fomentar la cooperación regional en la reglamentación y la administración de la seguridad de la aviación.

Artículo 48.- El Director o Directora General, podrá participar en acuerdos de cooperación de seguridad operacional de la aviación civil con otros Estados contratantes de la región. Al hacer esto, el Director o Directora General deberá obtener la autorización apropiada para negociar, acordar o dirigir cualesquiera de estos acuerdos internacionales regionales. Asimismo, cuando sea apropiado para la seguridad de la aviación civil y el interés público, podrán delegarse algunos aspectos de la seguridad de la aviación bajo el acuerdo internacional suscrito entre el Estado Dominicano y los Estados Contratantes de la región, con los cuales la República Dominicana ha alcanzado dicho acuerdo.

SECCIÓN III

PUBLICACIONES

Artículo 49.- El Director o Directora General proporcionará, para su publicación y difusión, todos los reportes, órdenes, decisiones, reglas y reglamentos emitidos bajo esta ley, de forma tal que éstas puedan ser adaptadas lo mejor posible para la información y el uso público.

SECCIÓN IV

ORDENES, REGLAS Y REGLAMENTOS

EFFECTIVIDAD DE LAS ÓRDENES

Artículo 50.- Excepto en situaciones de emergencias, todas las órdenes, reglas y reglamentos del Director o Directora General surtirán efecto dentro del tiempo razonable que éste prescriba y continuarán en vigencia hasta que se emita una nueva disposición o

por el período de vigencia que se haya especificado en dichas órdenes, reglas y reglamentos.

EMERGENCIAS

Artículo 51.- Cuando el Director o Directora General considere que existe una emergencia o peligro inminente con relación a la seguridad de la aviación civil que requiera acción inmediata, éste para enfrentar la emergencia o peligro inminente, tiene la facultad de prescribir de inmediato ordenes, reglas o reglamentos justos y razonables que puedan ser fundamentales para solucionar dicha emergencia o peligro inminente en aras de mantener la seguridad de la aviación civil. El Director o Directora General podrá proceder de esta manera, ya sea por una denuncia o por iniciativa propia, sin objeción u otra forma de alegato por parte de la persona afectada y con o sin notificación, audiencia o presentación de un

reporte de la misma. Inmediatamente después de esto, el Director o Directora General iniciará los procedimientos relativos al asunto que originó la disposición.

SUSPENSIÓN Y MODIFICACIÓN DE ÓRDENES

Artículo 52.- El Director o Directora General tiene la autoridad de suspender y modificar sus órdenes mediante notificación en la forma que éste lo considere conveniente.

SECCIÓN V

APLICACIÓN DE LA LEY DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO

Artículo 53.-El procedimiento que se aplicará para la elaboración de los reglamentos, órdenes y reglas a que se refiere la presente ley, se realizará conforme lo disponga el reglamento dictado por el Director o Directora General, excepto en los casos que las leyes administrativas del Estado dispongan otra cosa.

SECCIÓN VI

CUMPLIMIENTO PÚBLICO

Artículo 54.- Será el deber de cada persona, de sus representantes y empleados en caso de entidades que no sean individuales, observar y cumplir toda orden, regla, reglamento o certificado vigente atinente a dicha persona, que hayan sido dictados o expedidos por el Director o Directora General bajo el amparo de esta ley.

SECCIÓN VII

EXENCIONES

Artículo 55.-El Director o Directora General, puede otorgar exenciones a los requerimientos para cumplir todo reglamento prescrito bajo esta ley, si considera que dicha acción conviene al interés público, bajo las condiciones siguientes:

- a) el Director o Directora General deberá dictar previamente los reglamentos que rijan los procedimientos de aplicación y aprobación de las exenciones;
- b) el Director o Directora General deberá publicar cualquier exención tomada, dentro de cinco (5) días hábiles posteriores a su decisión;
- c) con excepción de lo previsto en el literal (a) y (b) el Director o Directora General no podrá otorgar otras exenciones.

SECCIÓN VIII

FOMENTO DE LA AVIACIÓN CIVIL

Artículo 56.-El Director o Directora General está autorizado y facultado para motivar y

fomentar el desarrollo seguro de la aviación civil en la República Dominicana.

Artículo 57.-El Director o Directora General propiciará la constitución de escuelas, asociaciones y clubes aéreos en el país destinados a difundir el aprendizaje y la práctica de vuelo.

La constitución y funcionamiento de las asociaciones y clubes aéreos con fines deportivos y recreativos, se regirán por el reglamento respectivo, el cual será dictado por el Director o Directora General, así como por otras leyes y disposiciones que le apliquen.

Artículo 58.- Los lubricantes, repuestos, piezas y motores de aviación que sean importados por operadores aéreos nacionales y extranjeros, para el uso exclusivo de sus aeronaves según inventario de aeronave y recomendaciones técnicas de los fabricantes, están exonerados del pago de todo impuesto aduanal.

Para poder acogerse a las exoneraciones establecidas en el presente artículo, es necesario obtener la validación de esas exoneraciones por parte del IDAC.

SECCIÓN IX

CONTROL DEL ESPACIO AÉREO

USO DEL ESPACIO AÉREO

Artículo 59.- El Director o Directora General está autorizado y facultado para desarrollar, planear y formular políticas sobre el uso del espacio aéreo dominicano. Asimismo podrá asignar mediante reglamento, regla u orden, el uso de dicho espacio aéreo, bajo los términos, condiciones y limitaciones que considere necesario para asegurar la protección de las aeronaves y la eficiente utilización del mismo.

LIMITACIÓN DE AUTORIDAD

Artículo 60.-La autoridad del Director o Directora General bajo esta sección será ejercida únicamente en el espacio aéreo para el cual no se haya asignado responsabilidad de control de tránsito aéreo a otro Estado, mediante acuerdo internacional u otro arreglo.

SECCIÓN X

FACILIDADES E INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 61.- El Director o Directora General, dentro de los límites presupuestarios disponibles puede:

- a) adquirir, establecer y mejorar las instalaciones y facilidades de Navegación aérea cuando fuere necesario, y;
- b) organizar, administrar, operar y mantener los servicios de protección y ayudas a la navegación aérea que a ella le sean necesarios.

SECCIÓN XI

REGLAMENTACIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO

GENERALIDADES

Artículo 62.- El Director o Directora General tiene la facultad para dictar los reglamentos, normas y reglas del tránsito aéreo en beneficio de la seguridad de la aviación, según considere necesario para:

- a) la conducción del vuelo de aeronaves;
- b) la navegación, protección e identificación de aeronaves;
- c) la protección de personas y de propiedades en tierra, y;
- d) la utilización eficiente del espacio aéreo navegable, incluyendo reglas en cuanto a altitudes de vuelo seguras y reglas para la prevención de colisión entre aeronaves, entre aeronaves y vehículos u objetos en tierra o en el agua, y entre aeronaves y objetos en el aire.

FACILIDADES, INSTALACIONES Y PERSONAL

Artículo 63.- El Director o Directora General, está autorizado a proveer, según sea requerido por el interés de la seguridad de la aviación civil, las instalaciones y el personal necesario para la regulación y protección del tránsito aéreo.

DEFENSA NACIONAL Y NECESIDADES CIVILES

Artículo 64.- Al ejercer la autoridad otorgada y en el desempeño de los deberes impuestos por la presente ley, el Director o Directora General dará especial consideración a las necesidades de defensa y seguridad nacional, de la aviación comercial y general y al derecho público de tránsito a través del espacio aéreo.

SECCIÓN XII

ESCUELAS DE ENTRENAMIENTO

AUTORIDAD PARA OPERAR

Artículo 65.- El Director o Directora General puede dirigir una escuela o escuelas, con el propósito de entrenar a los empleados del Instituto Dominicano de Aviación Civil en los asuntos que sean necesarios para lograr el desenvolvimiento apropiado de todas las funciones autorizadas de este Instituto. También puede autorizar la asistencia a los cursos que sean impartidos en dichas escuelas a otro personal gubernamental y por personal de gobiernos extranjeros, o por personal de la industria aeronáutica.

COMPENSACIÓN POR COSTOS DE ENTRENAMIENTO

Artículo 66.- El Director o Directora General está facultado, cuando lo considere apropiado, a requerir el pago para compensar los costos de entrenamiento suministrado por dicha escuela o escuelas.

SECCIÓN XIII

DE LA BUSQUEDA Y SALVAMENTO

Artículo 67.- Por medio de la presente ley, se crea el Centro Coordinador de Salvamento del IDAC, el cual está bajo la responsabilidad del Director o Directora General.

El Director o Directora General es responsable de activar inmediatamente los mecanismos establecidos de búsqueda y salvamento. Así mismo está facultado para solicitar y recibir asistencia de todos los organismos del Estado, especialmente los que componen la Comisión Nacional de Emergencia, las Fuerzas Armadas y los clubes aéreos y náuticos, además puede organizar y dirigir grupos voluntarios en las operaciones.

El Director o Directora General puede solicitar asistencia técnica y operaciones de búsqueda y rescate con otros Estados contratantes.

Artículo 68.- El Piloto al mando de cualquiera aeronave prestará asistencia a la aeronave que este en peligro inmediato o haya sufrido un accidente, siempre que la encuentre en su ruta o se le haya solicitado auxilio por indicación expresa o señales usuales, a excepción de que llevare pasajeros a bordo. Sin embargo, en este último caso deberá cooperar al salvamento de personas, siempre que pudiere dejar, primeramente, a los pasajeros en lugar seguro y adecuado.

Artículo 69.- El salvamento y la asistencia comprenderán a las personas, el correo, el equipaje, la carga y la aeronave. La primera autoridad que acuda al lugar del accidente tomará bajo su responsabilidad los pasajeros, tripulantes, equipaje, la carga y el correo y proveerá lo necesario para su protección.

Artículo 70.- Todo acto de salvamento y asistencia da derecho al pago de una compensación, remuneración o indemnización por parte del propietario u operador de la aeronave accidentada o auxiliada, por los gastos efectuados y por los perjuicios sufridos. Estos serán acordados por las partes con posterioridad al salvamento. En caso de desacuerdo los regulará el tribunal competente.

Artículo 71.- El Director o Directora General coordinará, dentro de los términos de reciprocidad, la entrada temporal y sin demora al territorio de la República Dominicana, del personal calificado que sea necesario para la búsqueda, salvamento, encuesta de accidente, reparación o recobro en relación con una aeronave perdida o averiada en territorio o aguas jurisdiccionales dominicanas.

SECCIÓN XIV

INSPECTORÍA DE NORMAS DE VUELO

ESTABLECIMIENTO

Artículo 72.- El Director o Directora General tiene autoridad para establecer una dependencia que lo asista en llevar a cabo sus responsabilidades de conducir inspecciones continuas de la vigilancia de la seguridad operacional, certificar aeronaves, operadores aéreos y de emitir licencias al personal aeronáutico. Esta dependencia se denominará Inspectoría de Normas de

Vuelo.

INSTALACIONES, FACILIDADES Y PERSONAL

Artículo 73.- El Director o Directora General a fin de poder cumplir con sus funciones, queda autorizado a proveer, según sea requerido para el interés de la seguridad de la aviación civil, las instalaciones, facilidades y el personal que sean necesarios para la Inspectoría de Normas de Vuelo.

UNIDADES DE LA INSPECTORÍA DE NORMAS DE VUELO

Artículo 74.- Las dependencias que inicialmente deben ser incluidas en la Inspectoría de Normas de Vuelo serán las siguientes:

- a) operaciones de vuelo;
- b) aeronavegabilidad; y
- c) licencias al personal.

SECCIÓN XV

CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS Y CERTIFICADOS

Artículo 75.- El Director o Directora General está autorizado para convalidar las licencias, certificados o autorizaciones de la autoridad de aviación civil de otro Estado, con las siguientes restricciones:

- a) en decisiones sobre licencias al personal aeronáutico o certificado de aeronavegabilidad, el otro Estado deberá ser signatario del Convenio de Chicago;
- b) para las licencias, certificados o autorizaciones del personal aeronáutico y aeronaves a ser utilizadas por los operadores aéreos, el Director o Directora General deberá ejercer discreción y requerir los documentos de apoyo. El Director o Directora General debe asegurarse que no exista ninguna información que indique que el Estado no satisface sus obligaciones conforme al Convenio de Chicago respecto a la certificación y a la validación progresiva de sus operadores aéreos.

SECCIÓN XVI

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

Artículo 76.- El Director o Directora General supervisará y hará cumplir las disposiciones contenidas en el Anexo al Convenio de Chicago sobre el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y sus instrucciones Técnicas y está autorizado a proponerles modificaciones a dichas Instrucciones en nombre del Estado dominicano cuando sea necesario.

SECCIÓN XVII

OBLIGACIONES INTERNACIONALES

Artículo 77.-En el ejercicio y desempeño de los poderes y deberes conforme a la presente ley, el Director o Directora General actuará en consistencia con cualquier obligación asumida por el Estado Dominicano, conforme a cualquier tratado internacional, convención o acuerdo vigente, suscrito entre el Estado Dominicano y cualquier otro Estado.

TRANSFERENCIA DE RESPONSABILIDADES Y FUNCIONES

Artículo 78.- Cuando una aeronave civil de matrícula dominicana sea operada comercialmente en otro Estado, mediante un contrato de utilización de aeronaves o por cualquier otro acuerdo similar, el Instituto Dominicano de Aviación Civil podrá transferirle a ese Estado, de conformidad con un acuerdo bilateral, todas o parte de las funciones y obligaciones que tiene como Estado de Matrícula. En este caso, el Estado Dominicano quedará eximido de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere.

Se procederá de la misma forma cuando una aeronave de matrícula extranjera sea operada comercialmente en territorio Dominicano, para el transporte aéreo internacional. En tal caso, el Instituto Dominicano de Aviación Civil podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula de la aeronave.

Las autoridades dominicanas reconocerán los tratados o convenios de este género celebrado entre otros Estados y que afecten a aeronaves que operen en la República Dominicana, siempre que se hayan registrado ante el consejo de la OACI y hecho públicos por este, o cuando su existencia y alcance hayan sido notificados directa y oficialmente por un Estado Parte.

CAPÍTULO V

DE LAS AERONAVES

SECCIÓN I

NACIONALIDAD Y MATRICULA DE LAS AERONAVES

Artículo 79.- Ninguna aeronave podrá estar validamente matriculada en más de un Estado. Las aeronaves matriculadas en otro Estado podrán adquirir matrícula dominicana, previa cancelación de la matrícula anterior.

Artículo 80.- Las aeronaves civiles tienen la nacionalidad del país en cuyo registro de matrícula están inscritas. Las aeronaves de Estado tienen, en todos los casos, la nacionalidad del Estado al cual pertenecen.

Artículo 81.-La marca de nacionalidad dominicana para las aeronaves será la sigla HI. La marca de matrícula se pondrá a continuación de la marca de nacionalidad y consistirá en un número cardinal, o de la combinación de un número cardinal y letras, de conformidad con el reglamento correspondiente.

Artículo 82.- Toda aeronave civil para adquirir la nacionalidad dominicana, será inscrita en el

Registro Nacional de Aeronaves a que se refiere la sección II de este capítulo.

REQUISITOS PARA LA MATRICULA

Artículo 83.- Para adquirir, modificar o cancelar la matrícula de una aeronave se requiere cumplir con las formalidades establecidas en esta ley y las normas y reglamentos aeronáuticos.

Artículo 84.- Todo acto legal por el cual se transfiera la propiedad de una aeronave o se constituya en ella un derecho real, deberá constar en escritura pública o bajo firma privada debidamente legalizada por notario público, el cual se inscribirá en el Registro Nacional de Aeronaves.

ELEGIBILIDAD

Artículo 85.- Una aeronave será elegible para ser matriculada en la República Dominicana, solamente si dicha aeronave es propiedad de:

- a) personas físicas o jurídicas dominicanas;
- b) los extranjeros y personas jurídicas extranjeras, que fijen domicilio en la República Dominicana conforme a las leyes de la República Dominicana;
- c) el Gobierno de la República Dominicana o alguno de sus organismos.

CERTIFICADO DE MATRÍCULA

Artículo 86.- Cuando sea solicitado por el propietario de una aeronave, si ésta es elegible para registro, la misma será registrada por el Director o Directora General quien expedirá a favor del propietario un certificado de matrícula.

Artículo 87.- Corresponde matrícula dominicana definitiva a las aeronaves, cuando se inscriban, sin ningún tipo de reserva o condición, el título respectivo traslativo de propiedad en el Registro Nacional de Aeronaves.

Artículo 88.- Podrán obtener matrícula provisional:

- a) las aeronaves adquiridas mediante contrato de compraventa, con pacto de reserva de propiedad o sometido al cumplimiento de una condición contractual.
- b) las aeronaves que sean objeto de contrato de arrendamiento con opción a compra, siempre que el vendedor o arrendador en este contrato, lo autorice;

Artículo 89.- El Instituto Dominicano de Aviación Civil, por el medio correspondiente, comunicará a los países con los cuales la República Dominicana tenga tratados de aviación civil, la cancelación de marcas de nacionalidad y matrícula que se hagan a una aeronave.

SOLICITUDES

Artículo 90. Las solicitudes de matrícula serán hechas en la forma en que incluyan la información que requiera el Director o Directora General.

PRUEBA DE PROPIEDAD

Artículo 91.- La matrícula expedida conforme a esta sección no es considerada como prueba de propiedad en ningún procedimiento conforme a las leyes dominicanas, en el caso de que la propiedad de la aeronave de una persona en particular esté o pudiere estar cuestionada.

SECCIÓN II

ESTABLECIMIENTO DEL REGISTRO NACIONAL DE AERONAVES

Artículo 92.- El Director o Directora General establece y mantiene en el Instituto Dominicano de Aviación Civil, un sistema nacional para el registro de aeronaves civiles dominicanas. Este se denominará Registro Nacional de Aeronaves y será de carácter público.

Artículo 93.- En el Registro Nacional de Aeronaves se inscribirán: a) las marcas de nacionalidad y matrícula de las aeronaves registradas, con las especificaciones adecuadas para individualizarlas; b) los Títulos o Instrumentos que constituyan, transfieran, reconozcan, modifiquen, extingan o afecten de alguna manera los derechos reales sobre una aeronave, y cualquier motor de aeronave, hélices, accesorios o piezas de repuesto que se intente utilizar en cualquier aeronave dominicana; c) las decisiones judiciales que acrediten la propiedad de la aeronave, la transfieran,

modifiquen o extingan; d) las hipotecas sobre aeronaves y sobre motores de aeronaves; e) los embargos, medidas preventivas o cautelares que pesen sobre las aeronaves; f) los contratos de utilización de aeronaves; g) la cesación de actividades de aeronaves, la inutilización o la pérdida de las aeronaves y

las modificaciones sustanciales que se hagan en ellas; h) los documentos corporativos de los propietarios de aeronaves dominicanas; i) las pólizas de seguros constituidas sobre las aeronaves o los motores de aeronaves; j) en general cualquier hecho o acto jurídico que pueda alterar o se vincule a la situación

jurídica de la aeronave.

CANCELACIÓN DE LA MATRICULA

Artículo 94.- El Director o Directora General podrá cancelar cualquier matrícula expedida por él, si considera que dicha cancelación es de interés público.

Artículo 95.- Sin perjuicio de lo expresado en el artículo anterior, la matrícula de una aeronave podrá cancelarse:

- a) a solicitud del propietario de la aeronave, siempre que esta no estuviere gravada; en caso contrario, para llevar a efecto la cancelación se necesitará también el consentimiento escrito debidamente legalizado sus firmas por un notario público, de la persona en favor de la cual existiere el gravamen, o;
- b) por destrucción, pérdida ó abandono de la aeronave, declarado por el Director o Directora

General, según lo establecido en la presente ley.

VALIDAR ANTES DE ARCHIVAR

Artículo 96.- Ningún documento que afecte el título de propiedad de la aeronave a ser registrada, motores de aeronave, hélices, accesorios o piezas de repuesto, será válido, excepto entre las partes, a menos que haya sido previamente registrado en el registro nacional de aeronaves.

LEYES APLICABLES

Artículo 97.- La validez de cualquier documento a ser registrado, a menos que las partes no especifiquen otra cosa, será determinada conforme a las leyes de la República Dominicana. Los requisitos para el registro de documentos deben ser especificados en el reglamento emitido por el Director o Directora General.

SECCIÓN III

AERONAVES PERDIDAS Y ABANDONADAS

Artículo 98.- Se considerará perdida una aeronave en los siguientes casos:

- a) por declaración del propietario u operador, bajo juramento de decir verdad, sujeta a comprobación por parte del IDAC, o;
- b) cuando transcurridos tres (3) meses desde la fecha en que se tuvieron las últimas noticias oficiales o particulares de la aeronave, se ignore su paradero.

Artículo 99.- En los casos citados en el artículo anterior, el Director o Directora General, declarará la pérdida y ordenará la cancelación de la matrícula del registro nacional de aeronaves.

Artículo 100.- Se considerará abandonada una aeronave en los casos siguientes:

- a) cuando así lo manifieste por escrito el propietario ante el IDAC, o;
- b) cuando por término de ciento ochenta (180) días permanezca en un aeródromo sin efectuar operaciones y no esté bajo el cuidado directa o indirectamente, de su propietario u operador; y;
- c) cuando carezca de matrícula y se ignore el nombre del propietario y el lugar de procedencia.

Artículo 101.- El IDAC hará la declaración de abandono establecida en el literal (a) del artículo anterior, sin exigir ningún otro requisito. En los casos de los incisos (b) y (c) del artículo anterior publicará un aviso por tres (3) días seguidos en un diario de circulación nacional y después de treinta (30) días contados a partir de la publicación del último aviso y si nadie ha reclamado, hará la declaración de abandono y la aeronave pasará a ser propiedad del Estado dominicano.

SECCIÓN IV

PRIVILEGIOS, HIPOTECAS Y EMBARGOS SOBRE AERONAVES

PRIVILEGIOS

Artículo 102.- Son créditos privilegiados sobre aeronaves, los siguientes:

- a) las tasas y derechos aeronáuticos que gravan el transporte aéreo;
- b) los honorarios de abogados y costas judiciales;
- c) el privilegio del vendedor no pagado;
- d) los salarios y prestaciones laborales;

DE LA HIPOTECA

Artículo 103.- Las aeronaves son bienes muebles, no obstante, están sujetas a inscripción hipotecaria. La hipoteca se registrará, en lo no previsto por esta ley, por las disposiciones establecidas en el Código Civil y leyes especiales.

Artículo 104.- La constitución de hipoteca convencional sobre una aeronave nacional se hará por acto autentico en la forma que lo prescribe el Código Civil Dominicano y deberá ser inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves.

DEL EMBARGO

Artículo 105.- En los casos de embargo o cualquier otro impedimento judicial de aeronaves utilizadas en un servicio público de transporte o trabajo aéreo, la autoridad judicial que hubiere dispuesto la medida, proveerá lo necesario para que no se interrumpa el servicio y pondrá el hecho en conocimiento de la JAC y el IDAC, según corresponda.

CAPÍTULO VI

DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE AERONAVES

DEL ARRENDAMIENTO DE AERONAVES CON O SIN TRIPULACION

Artículo 106.- Un contrato seco o sin tripulación, es aquel mediante el cual una persona en calidad de arrendador, otorga el derecho exclusivo de posesión y uso de una aeronave determinada a otra persona en calidad de arrendatario por un tiempo específico, número específico de vuelos, horas de vuelos, o distancia a recorrer.

Artículo 107.- Un contrato húmedo o con tripulación, es aquel mediante el cual una persona en su calidad de arrendador otorga el derecho exclusivo de posesión y uso de una aeronave determinada a otra persona en calidad de arrendatario, por un periodo de tiempo específico o un número determinado de vuelos o distancia a recorrer, con al menos un tripulante.

Artículo 108.- Podrán ser arrendadores de aeronaves sus propietarios o quienes tengan sobre ellas un derecho de usufructo u otro título legítimo que los habilite para transferir el uso y goce de las mismas.

DEL FLETAMENTO

Artículo 109.-El contrato de fletamento de aeronave es aquel mediante el cual, el fletante, por un precio cierto, y conservando su carácter de operador aéreo, se obliga a realizar con una o mas aeronaves, una o mas operaciones aéreas expresamente determinadas en beneficio del fletador, en un periodo de tiempo o por distancia a recorrer.

DEL INTERCAMBIO DE AERONAVES

Artículo 110.- Se denomina como intercambio de aeronaves el acuerdo entre operadores aéreos, sean éstos nacionales o extranjeros, en el cual el control operacional de una aeronave es transferido por cortos periodos de tiempo de un operador a otro. Con este acuerdo el último operador asume la responsabilidad del control operacional de la aeronave al tiempo de la transferencia.

DEL ARRENDAMIENTO FINANCIERO

Artículo 111.- Habrá contrato de arrendamiento financiero cuando el arrendador se obliga a transferir al arrendatario la tenencia de una aeronave, mediante el pago de una suma, que se aplicará al precio de la aeronave para el caso de que el arrendatario ejerza una opción de compra que el arrendador le otorga, en los términos y condiciones que las partes convengan.

CAPÍTULO VII

REGLAMENTACION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

SECCIÓN I

FACULTADES Y DEBERES GENERALES DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

FOMENTO DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

Artículo 112.- El Director o Directora General tiene la facultad y el deber de fomentar la seguridad de vuelo de las aeronaves civiles, periódicamente o según sea necesario, mediante la prescripción de:

- a) reglamentos y reglas razonables, implementando como mínimo las normas de los Anexos al Convenio de Chicago;
- b) las demás normas y reglamentos que sean razonables, o normas mínimas que regulen otras prácticas, métodos y procedimientos, según considere el Director o Directora General, que sean necesarios para proveer adecuadamente la seguridad operacional en la aviación civil.

CONSIDERACIONES CON RESPECTO A LA REGLAMENTACIÓN DE LOS OPERADORES AÉREOS

Artículo 113.- Al prescribir reglamentos, normas y reglas, y expedir certificados bajo la presente ley, el Director o Directora General tomará en consideración la obligación que

tienen los operadores aéreos de realizar sus servicios con el mayor grado posible de seguridad para el interés público.

SECCIÓN II

LICENCIAS AL PERSONAL AERONAUTICO

AUTORIDAD PARA EXPEDIR LICENCIAS

Artículo 114.- El Director o Directora General tiene la facultad para expedir licencias y sus habilitaciones al personal aeronáutico, especificando la capacidad que los titulares de los mismos tienen para ejercer sus funciones.

Artículo 115.- Los certificados médicos que soportan las licencias del personal aeronáutico tendrán el plazo de validez, según su categoría, que fijen los reglamentos vigentes.

SOLICITUD Y EXPEDICIÓN

Artículo 116.-Toda persona podrá presentar al Director o Directora General una solicitud de licencia de personal aeronáutico. Si después de una investigación el Director o Directora General determina que dicha persona posee las calificaciones apropiadas y que se encuentra física y mentalmente capacitada para realizar los deberes correspondientes a la función para la cual se solicita y que esté de conformidad con el reglamento respectivo, le expedirá dicha licencia.

Artículo 117.- El Director o Directora General, en vez de hacer las investigaciones pertinentes, podrá considerar la emisión de la licencia otorgada por otro Estado contratante, como evidencia satisfactoria por entero o en parte, de que dicho personal aeronáutico posee las calificaciones y habilidad física necesarias para cumplir con los deberes correspondientes a la posición para la cual la licencia de aviación ha sido solicitada.

TÉRMINOS Y CONDICIONES

Artículo 118.-El Certificado Médico que soporta la licencia contendrá los términos, condiciones y pruebas de buen estado físico y mental, de conformidad con el reglamento respectivo y demás asuntos que el Director o Directora General determine como necesarios para garantizar la seguridad de la aviación civil.

Artículo 119.- El Director o Directora General fijará de conformidad con la Ley 380 del 24 de agosto de 1964, las limitaciones de tiempo de vuelo, períodos de servicio y periodos de descanso que deberán observar los pilotos y otros miembros de la tripulación en operaciones de transporte aéreo comercial y de trabajos aéreos.

LICENCIAS PARA CIUDADANOS EXTRANJEROS

Artículo 120.- Todo el personal aeronáutico descrito en esta sección deberá ser dominicano, con excepción del que preste servicios a operadores extranjeros.

Artículo 121.- Los operadores dominicanos podrán utilizar los servicios de técnicos extranjeros cuando carezcan de nacionales debidamente calificados, lo cual no podrá hacerse sino por el plazo que estrictamente se requiera para formar y preparar personal técnico dominicano en

la o las especialidades en cada caso, de acuerdo a lo que determine el Director o Directora General.

Artículo 122.- Para servicio de trabajo aéreo, el Director o Directora General podrá expedir permisos provisionales a pilotos extranjeros que vengan al país a realizar dichos trabajos de manera eventual, siempre y cuando se compruebe que no existe personal dominicano calificado disponible para el servicio y de conformidad con los reglamentos.

Artículo 123.- Para que el Director o Directora General pueda permitir el ejercicio de actividades aeronáuticas remuneradas al personal extranjero, será necesario, además, que los interesados prueben que poseen licencias y certificados médicos expedidos en la República Dominicana conforme a la ley o en defecto de ello, que los tienen legalmente expedidos por un país extranjero, en el cual el personal técnico dominicano, con licencias o certificados expedidos en el país, pueda ejercer actividad remunerada en la aeronáutica nacional de dicho país, y siempre, también, en este caso, que las licencias o certificados expedidos a ese personal extranjero llenen los requisitos mínimos que las normas legales que la República Dominicana exige para tal efecto, debiendo someterse los interesados a las pruebas o exámenes que sean requeridos por la ley y los reglamentos para la convalidación de éstas licencias y certificados.

CONTENIDO DE LA LICENCIA

Artículo 124.- Cada licencia de personal aeronáutico deberá estar numerada y registrada por el Director o Directora General y contener lo siguiente:

- a) el nombre y la dirección, e incluir una descripción física de la persona a quien se le expide la licencia, según establezca el reglamento correspondiente;
- b) títulos con la designación de los privilegios autorizados, y;
- c) otros aspectos exigidos en el reglamento.

Artículo 125.- El reglamento de licencias contendrá como mínimo:

- a) las condiciones de emisión, renovación y convalidación;
- b) la categoría y las características de la licencia, y;
- c) las condiciones para el otorgamiento de licencia: los requisitos de edad, nacionalidad, conducta; capacidad, experiencia, tipo de certificado médico, pericia y exámenes necesarios para obtenerlos.

SECCIÓN III

CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

AUTORIDAD PARA EXPEDIR CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD

Artículo 126.- El propietario de cualquier aeronave matriculada en la República Dominicana o a quien este autorice, podrá presentar al Director o Directora General una solicitud de certificado de aeronavegabilidad para dicha aeronave.

EXPEDICIÓN

Artículo 127.- Si el Director o Directora General comprueba que la aeronave está acorde con el correspondiente certificado de tipo y luego de ser inspeccionada, determina que la aeronave está en condiciones seguras de operación, éste le expedirá un certificado de aeronavegabilidad.

TÉRMINOS Y CONDICIONES

Artículo 128.- El Director o Directora General puede establecer en un certificado de aeronavegabilidad, la duración de dicho certificado, el tipo de servicio para el cual podrá ser utilizada la aeronave y cualesquiera otros términos, condiciones, limitaciones e información según sean requeridos en el interés de la seguridad. Cada certificado de aeronavegabilidad expedido por el Director o Directora General será registrado.

APROBACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONAL

Artículo 129.-El Director o Directora General establecerá los términos conforme a los cuales podrá aprobarse una aeronavegabilidad adicional con el propósito de modificar la aeronave.

SECCIÓN IV

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (AOC)

AUTORIDAD PARA CERTIFICAR LÍNEAS AÉREAS Y PARA ESTABLECER NORMAS DE SEGURIDAD

Artículo 130.-El Director o Directora General queda autorizado a expedir un certificado de operador aéreo (AOC) y a establecer normas mínimas de seguridad para las operaciones del operador aéreo a quien se le haya emitido dicho certificado, según lo establecido en los reglamentos.

SOLICITUD Y EXPEDICIÓN

Artículo 131.- Toda persona que desee prestar servicios como operador aéreo, podrá presentar al Director o Directora General una solicitud. Si el Director o Directora General, después de una investigación pormenorizada, considera que dicha persona se encuentra satisfactoria y adecuadamente equipada y ha demostrado la capacidad de dirigir una operación segura de acuerdo a las estipulaciones de esta ley, reglas, reglamentos y normas prescritas conforme a la misma, le expedirá un certificado de operador aéreo.

La solicitud para un certificado de operador aéreo puede ser denegada por el IDAC si dentro de la corporación o empresa solicitante ocupa una posición gerencial clave, tal como estará descrita en el reglamento correspondiente, un individuo que anteriormente contribuyó o causó la cancelación de un certificado de otra compañía.

CONTENIDO DEL CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

Artículo 132.-El certificado de operador aéreo y sus especificaciones de operaciones contendrán al menos lo siguiente:

a) nombre y dirección del operador aéreo;

- b) fecha de expedición y periodo de validez; c) descripción de los tipos de operaciones autorizados;
- d) tipo de aeronaves y usos autorizados;
- e) zonas de operación o rutas autorizadas.

SECCIÓN V

ESCUELAS DE AVIACIÓN Y TALLERES DE MANTENIMIENTO

EXAMEN Y CALIFICACIÓN DE LAS ENTIDADES EDUCATIVAS

Artículo 133.- El Director o Directora General está autorizado a disponer la evaluación y la clasificación de:

- a) las escuelas civiles que imparten instrucción de vuelo o en la reparación, alteración, mantenimiento y reparación mayor de aeronaves, de motores de aeronaves, de hélices y de accesorios, en cuanto a la calidad del curso de instrucción, a la capacidad y aeronavegabilidad del equipo y a la competencia de los instructores; y;
- b) los talleres de mantenimiento o los talleres de reparación, alteración, mantenimiento y reparación mayor de aeronaves, motores de aeronaves, hélices y accesorios, en cuanto a la calidad y capacidad del equipo, las instalaciones y el material y los métodos de reparación mayor y la competencia de las personas comprometidas con el trabajo o que impartan cualquier instrucción al respecto.

AUTORIZACIÓN PARA LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS

Artículo 134.- El Director o Directora General está autorizado a emitir certificados para las escuelas y talleres de mantenimiento aprobados.

SECCIÓN VI

FORMULARIO DE SOLICITUD DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

Artículo 135.- Las solicitudes de certificados y licencias expedidos conforme a la presente ley por el Director o Directora General, se harán mediante un formulario que contenga la información solicitada, el cual será llenado y tramitado en la forma que el Director o Directora General determine y se hará bajo juramento o declaración cada vez que así se requiera.

SECCIÓN VII

DEBERES DE LOS OPERADORES Y DEL PERSONAL AERONÁUTICO

DEBERES DE LOS OPERADORES Y TITULARES DE CERTIFICADOS DE OPERADOR AÉREO

DEBERES DE LOS OPERADORES

Artículo 136.- Cada operador tendrá el deber o hará que se realice la inspección, el mantenimiento, la reparación mayor y reparación de todo el equipo utilizado en la aviación civil y de asegurarse que las operaciones conducidas estén realizadas conforme a esta ley, las reglas, los reglamentos, directivas y órdenes emitidas por el Director o Directora General.

DEBERES DE LOS OPERADORES AÉREOS

Artículo 137.- El deber de cada titular de un certificado de operador aéreo es asegurarse de que el mantenimiento de la aeronave y sus operaciones sean realizados en favor del interés público y de acuerdo a las estipulaciones de la presente ley, reglas, reglamentos, directivas y órdenes emitidas por el Director o Directora General.

DEBERES DEL PERSONAL AERONÁUTICO

Artículo 138.- Cada titular de una licencia de personal aeronáutico tendrá el deber de observar y cumplir con las autorizaciones y las limitaciones de dicha licencia, los requerimientos de esta ley, las normas, reglas, los reglamentos, las directivas y las órdenes emitidas conforme a esta ley.

DEBERES DE PERSONAS EN GENERAL

Artículo 139.- Será el deber de cada persona que realice funciones de aviación civil, observar y cumplir con todas las estipulaciones de esta ley, reglamentos, órdenes y reglas emitidas conforme a la misma, relacionados con sus labores.

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 140.- Es deber de cada persona que ofrezca o acepte embarques, carga, o equipaje para su transporte aéreo comercial, ya sea que se originen o arriben en vuelos internacionales hacia o desde la República Dominicana, o para vuelos en territorio nacional; de ofrecer o aceptar dichos embarques, carga o equipaje de acuerdo con las disposiciones contenidas en los anexos al Convenio de Chicago y a las instrucciones técnicas para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea emitidas por la OACI.

SECCIÓN VIII

DERECHO DE ACCESO

Artículo 141.- El Director o Directora General está autorizado al:

- a) acceso a aeronaves civiles sin ninguna restricción donde quiera que éstas estén operando dentro del país, con el propósito de asegurar que dichas aeronaves estén aeronavegables y sean operadas de acuerdo con esta ley, los reglamentos, normas, reglas emitidas y los anexos aplicables del Convenio de Chicago.
- b) acceso a aeronaves civiles dominicanas sin ninguna restricción, en donde quiera que éstas estén operando fuera del país, con el propósito de asegurar que dichas aeronaves sean aeronavegables y estén siendo operadas de conformidad con esta ley, los reglamentos, reglas, normas y directivas aplicables.

Artículo 142.- Los operadores aéreos nacionales autorizarán, con carácter obligatorio, al Director o Directora General el acceso, en cualquier lugar y hora, para dirigir cualquier prueba o inspección, a fin de determinar si las operaciones son realizadas de acuerdo con esta Ley, los reglamentos, reglas, normas y directivas aplicables.

SECCIÓN IX

AUTORIDAD PARA INSPECCIONAR

Artículo 143.- El Director o Directora General tendrá la facultad, la autoridad y el deber de:

- a) inspeccionar, sin restricción y en cualquier momento, las operaciones aeronáuticas pudiendo delegar tal atribución en los inspectores, quienes ejercerán la potestad de examinar la documentación técnica, la inspección y pruebas de aeronaves civiles, motores, hélices e instrumentos, así como también inspeccionar instalaciones y servicios aeronáuticos incluyendo cualquier aeropuerto o aeródromo, talleres de mantenimiento, escuelas, hangares, rampas y oficinas.
- b) asesorar a cada operador en la inspección y en el mantenimiento de estos aspectos.

AERONAVES, MOTORES, HÉLICES Y ACCESORIOS INSEGUROS

Artículo 144.- Cuando el Director o Directora General considere que cualquier aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio utilizado o que se intente utilizar por cualquier operador u operador aéreo, no está en condiciones para una operación segura, éste lo notificará al operador u operador aéreo. Dicha aeronave, motor de aeronave, hélice o accesorio no deberá ser utilizado en la aviación civil, o de tal manera que ponga en peligro la aviación civil, hasta que el Director o Directora General determine que está en condiciones seguras de operación.

AUTORIDAD PARA IMPEDIR UN VUELO

Artículo 145.- El Director o Directora General está autorizado a notificar al propietario, al operador o a la tripulación, que la aeronave no deberá ser operada en las siguiente situaciones:

- a) cuando la aeronave no se encuentre en condición aeronavegable;
- b) cuando la tripulación no esté calificada o no está capacitada física o mentalmente para el vuelo; ó
- c) cuando la operación pueda causar peligro inminente a personas o a propiedades.

Artículo 146.- En los casos referidos en el artículo anterior, el Director o Directora General puede tomar las medidas apropiadas para detener dichas aeronaves o a la tripulación.

SECCIÓN X

ENMIENDA, MODIFICACIÓN, SUSPENSIÓN Y

CANCELACIÓN DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS

REINSPECCIÓN Y RE-EXAMEN

Artículo 147.-El Director o Directora General, periódicamente, por cualquier razón puede volver a inspeccionar o examinar una aeronave civil, motor de aeronave, hélice, accesorio, o, a un operador aéreo, escuela, taller de mantenimiento, o cualquier personal aeronáutico titular de una licencia expedida conforme a la sección II de este capítulo.

ACCIONES DESPUES DE LA RE-INSPECCION O RE-EXAMEN

Artículo 148.- Si como resultado de cualquier repetición de inspección o examen, o de cualquier otra investigación efectuada por el Director o Directora General, se determina que está en riesgo la seguridad de la aviación civil o el transporte aéreo comercial y lo requerido por el interés público; el Director o Directora General puede expedir una orden enmendando, modificando, suspendiendo o cancelando, por entero o en parte, cualquier certificado de aeronavegabilidad, licencia de personal aeronáutico, certificado de operador aéreo, o certificado de cualquier aeródromo, escuela y taller de mantenimiento aprobado, expedidos conforme a la presente ley.

AVISO A LOS TITULARES DE CERTIFICADOS Y LICENCIAS Y OPORTUNIDAD DE ALEGATO

Artículo 149.- Antes de enmendar, modificar, suspender o cancelar cualesquiera de los certificados y licencias referido en el artículo anterior, el Director o Directora General notificará al titular del mismo acerca de los cargos o razones sobre las cuales se basa para la acción propuesta y excepto en casos de emergencia, le dará al titular de dicho certificado un plazo mínimo de cinco (5) días hábiles a partir de la notificación de los cargos o razones, a los fines de que tenga la oportunidad para alegar sobre dichos cargos y será escuchado en cuanto a sus razones por las cuales dicho certificado o licencia no debería ser enmendado, modificado, suspendido o cancelado.

RECURSOS ANTE EL IDAC

Artículo 150.-Cualquier persona cuyo certificado, permiso o licencia le haya sido afectada por una orden del Director o Directora General conforme a esta sección, podrá recurrir dicha decisión de la forma siguiente:

- a) recurso de Reconsideración ante el Director o Directora General. El plazo para presentar este recurso es de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de haber sido notificado el afectado de la orden del Director.
- b) una vez notificado el interesado sobre el resultado de su recurso de reconsideración, este podrá interponer un recurso jerárquico por ante la Junta de Aviación Civil, en un plazo que no exceda de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de haber recibido el interesado la notificación sobre la decisión del recurso de reconsideración.
Tanto el Director o Directora General y la Junta de Aviación Civil como resultado del recurso de reconsideración tendrán un plazo de 15 días para tomar la decisión correspondiente. Si vencido el plazo no se produce la indicada decisión la parte interesada podrá recurrir ante el Tribunal Superior Administrativo.
- c) luego de haber agotado el recurso jerárquico, el interesado podrá interponer el recurso jurisdiccional por ante el Tribunal Superior Administrativo como órgano de la materia contenciosa y administrativa. Para presentar este recurso, el plazo es de quince (15) días

hábiles contados a partir de la fecha de haber recibido el interesado la notificación sobre la decisión del recurso jerárquico.

EFFECTIVIDAD DE ÓRDENES PENDIENTES DE APELACIÓN.

Artículo 151.- Las decisiones emanadas del Director o Directora General quedarán suspendidas una vez sea presentado formal recurso jurisdiccional, salvo el caso que exista una emergencia declarada o la necesidad de proteger el interés público o general, en virtud de considerarse que dicha actividad pudiera exponer la seguridad operacional, en dicho caso se seguirá manteniendo la efectividad de la decisión de suspensión de la actividad aeronáutica en falta, hasta que el recurso sea resuelto.

SECCIÓN XI

PROHIBICIONES

Artículo 152.- Además de las prohibiciones establecidas en otras secciones de esta ley, será considerado ilegal lo siguiente:

- a) operar una aeronave civil que no tenga un certificado de aeronavegabilidad vigente o en violación a los términos del mismo certificado;
- b) servir, en cualquier puesto, como personal aeronáutico en conexión con cualquier aeronave civil, motor de aeronave, hélice o accesorio que se utilice o se tenga intención de utilizar sin una licencia de personal aeronáutico que autorice a dicha persona a servir en dicho puesto, o en violación de cualquier término, condición o limitación de esta licencia, o en violación a cualquier orden, regla, o reglamentación expedida conforme a esta ley;
- c) emplear los servicios relacionados con cualquier aeronave civil utilizada en la aviación civil a un personal aeronáutico que no tenga la licencia correspondiente que autoriza a esa persona a servir en el puesto para el cual ha sido empleada.
- d) conducir operaciones como operador aéreo sin un certificado o en violación a los términos de dicho certificado;
- e) operar una aeronave en la aviación civil en violación de cualquier regla, reglamentación, o certificado expedido por el Director o Directora General conforme a la presente ley;
- f) mientras sea titular de un certificado expedido a una escuela o taller de mantenimiento aprobado, según lo estipulado en esta ley, violar cualquier término, condición, o limitación de la misma; violar cualquier orden, regla, o reglamentación hecha conforme a esta ley, relacionada con el titular de dicho certificado;
- g) transportar en cualquier aeronave en servicio internacional, los artículos o sustancias que según los acuerdos internacionales suscritos y ratificados por la República, no sean de libre tráfico;
- h) transportar armas, bombas, artefactos o sustancias mortales o peligrosas en la aeronave, con intención de ocultarla y sin la debida autorización;
- i) transportar cadáveres o enfermos contagiosos o mentales, lo cual solo podrá realizarse con permiso de la autoridad sanitaria competente;
- j) volar por debajo de la altitud mínima establecida en ciertas regiones o localidades, en

periodos determinados. Estas disposiciones podrán ser fijadas por el Director o Directora General por razones de interés público;

- k) hacer vuelos con maniobras acrobáticas sobre cualquier lugar poblado o hacer espectáculos públicos de acrobacia en lugares que no sean des poblados o en aeródromos, sin la previa autorización escrita del Director o Directora General;
- l) la operación de salto en paracaídas, paracaídas adheridos a botes, chichiguas, aeronaves no tripuladas, cohetes, fuegos artificiales y cualquier otro objeto, que no constituya una aeronave, que se eleve o que atraviere el espacio aéreo del país, cuando pudiesen constituir, en movimiento o fijo, un obstáculo a la navegación aérea, a menos que obtengan una aprobación previa del Director o Directora General. Estas actividades se efectuarán conforme al reglamento correspondiente.

DE LAS ZONAS PROHIBIDAS Y RESTRINGIDAS

Artículo 153.- El Director o Directora General hará saber a los interesados, por los medios usuales, las zonas o regiones sobre las cuales está prohibido o restringido el vuelo de las aeronaves. En los casos de zonas restringidas las aeronaves deberán observar todas las limitaciones y restricciones que se establezcan al respecto.

Artículo 154.- El piloto al mando de una aeronave que vuele sobre una zona prohibida deberá justificar ante el Instituto Dominicano de Aviación Civil los motivos de la infracción. En el caso de que le fuere ordenado aterrizar, mediante mandato expreso o de acuerdo a señales reglamentarias, el piloto al mando deberá aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo a la zona prohibida o según haya sido instruido.

CAPÍTULO VIII

DE LA INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA

SECCIÓN I

AERÓDROMOS

CLASIFICACIONES Y REQUISITOS

Artículo 155.-Atendiendo al uso normal a que estén destinados, los aeródromos del país se clasificarán en públicos, privados y militares.

Artículo 156.- Son aeródromos públicos los destinados al uso general de la navegación aérea. Son privados los destinados al uso particular de alguna persona o empresa.

Son militares aquellos destinados al uso exclusivo de las Fuerzas Armadas de la República.

Artículo 157.- El Director o Directora General tendrá la vigilancia técnica de todos los aeródromos públicos y privados y dispondrá las medidas necesarias para que sean mantenidos en buenas condiciones de servicio, en base a los estándares emitidos por la OACI y de la reglamentación emitida por el IDAC.

Artículo 158.- Los operadores de aeródromos de uso público serán responsables por la

explotación, administración, operación y mantenimiento de los mismos, de conformidad a las normas métodos y practicas recomendadas por la OACI y de la reglamentación nacional respectiva. Asimismo deberán mantener un nivel optimo de calidad en la prestación de los servicios que formen parte de sus obligaciones, sea que los realicen directamente o por intermedio de concesionarios o arrendatarios.

SECCIÓN II

LIMITACION A LA PROPIEDAD PRIVADA

Artículo 159.- Los predios colindantes con cualquier aeródromo público o militar, estarán sujetos, sin necesidad de especial declaración, a las servidumbres que establece la presente ley.

Artículo 160.- El Director o Directora General, de conformidad con las especificaciones contenidas en el reglamento correspondiente, establecerá una zona de protección a la infraestructura aeronáutica, que comprenda el espacio aéreo sobre:

- a) los aeródromos públicos o militares;
- b) las inmediaciones terrestres o acuáticas sobre dichos aeródromos, y;
- c) instalaciones de ayuda y protección a la navegación aérea.

Artículo 161.- Cuando esté en estudio la construcción de un aeródromo en un terreno determinado, los predios colindantes quedaran sujetos, preventivamente, a las servidumbres legales, hasta el momento de resolverse en definitiva sobre la aprobación o rechazo de la referida construcción. Estas servidumbres preventivas no podrán durar más de un año, contadas desde la notificación a que se refiere el artículo 164. Dicha servidumbre gravará definitivamente los predios sirvientes desde el momento mismo de la autorización concedida para establecer un aeródromo.

Artículo 162.- Toda autorización para el establecimiento de un aeródromo deberá contener los deslindes y dimensiones de este para los efectos de las servidumbres de que trata esta sección.

Artículo 163.- Toda edificación, obra o plantío ejecutado en contravención al artículo 161, serán destruidos a costa de sus propietarios si se autorizase el aeródromo.

Los propietarios de inmuebles colindantes o cercanos al lugar en que se construya un aeródromo tienen derecho a ser indemnizados conforme el derecho común, por cualquier perjuicio que sufran como consecuencia de la realización de dicho proyecto, en particular por la destrucción de cualquier instalación que resulte localizada en el ámbito de la servidumbre de paso legal o que sin estar localizada en dicho ámbito haya la necesidad de destruirla.

Artículo 164.- Para los efectos de los tres artículos precedentes, deberá practicarse notificación por avisos publicados durante tres días consecutivos en un periódico de circulación nacional a los propietarios, poseedores y tenedores de cualquier título de los predios vecinos con aquel en que se proyecta construir un aeródromo, siendo necesario individualizar, únicamente, los terrenos en que éste se construirá. Igual notificación se hará de la

aprobación definitiva o del rechazo.

Artículo 165.- El reglamento de aeródromo especificará los límites de distancia y altura que deben tener las construcciones e instalaciones alrededor de los aeródromos.

Artículo 166.- Las antenas y otras construcciones especialmente altas, cuando se encuentren fuera del radio de servidumbre, pero dentro de las áreas que afecten las operaciones de las aeronaves, deberán ser iluminadas o balizadas, si así lo determinare el Director o Directora General.

Artículo 167.- No se podrán instalar estaciones radioemisoras, ni hacerse construcciones de una naturaleza tal que perturben o desvíen las ondas radiogoniométricas o radiodireccionales, dentro de una zona de diez mil metros, medidos desde el perímetro de todo aeropuerto, salvo las instalaciones o construcciones destinadas al servicio de los mismos.

Artículo 168.- Fuera de la zona indicada en el artículo anterior podrán prohibirse dichas instalaciones y construcciones, siempre que perturben o desvíen las ondas radiogoniométricas o radiodireccionales en las rutas aéreas fijadas por el Director o Directora General.

Artículo 169.- Antes de autorizarse la instalación de cualquier estación radioemisora o antenas en el país, el organismo a cargo de las telecomunicaciones nacionales, solicitará un informe al Instituto Dominicano de Aviación Civil.

Artículo 170.- Los cables de alta tensión sostenidos sobre pilotes o postes, cables telegráficos, telefónicos, líneas de transmisión de energía eléctrica, entre otros, no podrán pasar, en ningún caso, por la vecindad de un aeródromo, sino conformándose a las prescripciones del reglamento.

Artículo 171.- Los propietarios no podrán oponerse al paso de los funcionarios autorizados que soliciten entrar en sus predios a causa del aterrizaje forzoso o accidente de una aeronave, ni al transporte de los elementos necesarios para que la aeronave sea puesta en condiciones de vuelo o sea retirada, o para la asistencia de los accidentados.

Artículo 172.- Los propietarios tampoco podrán oponerse al paso de los funcionarios autorizados por el IDAC, que soliciten penetrar en sus predios para efectuar la inspección o evaluación de los terrenos que puedan ser utilizados como aeródromos.

Artículo 173.- Los organismos correspondientes deberán considerar en los permisos de construcción y urbanización que otorguen, las servidumbres y limitaciones establecidas en los artículos precedentes.

SECCIÓN III

CERTIFICACIÓN DE AERÓDROMOS

Artículo 174.- El Director o Directora General tiene la potestad para expedir certificados de aeródromos y establecer normas mínimas de seguridad para la operación de los mismos que brindan servicio a cualquier operación aérea de pasajeros programada o no, por operadores nacionales o extranjeros.

Artículo 175.- Toda persona que desee operar un aeródromo que sea requerido esté certificado de acuerdo a lo establecido en esta ley y su reglamento, podrá presentar, al Director o Directora General, una solicitud a fin de obtener el certificado de operador de aeródromo. Si

después de una comprobación, el Director o Directora General considera que dicho aeródromo se encuentra equipado correctamente y está habilitado para llevar a cabo una operación segura de acuerdo a los requerimientos de esta ley, reglas, reglamentos y las normas prescritas conforme a la misma; este le expedirá el certificado correspondiente.

Artículo 176.- Cada certificado de operación de aeródromo especificará los términos, las condiciones y las limitaciones que sean razonablemente necesarias para asegurar la protección del transporte aéreo comercial. A menos que el Director o Directora General determine que dichos términos, condiciones y limitaciones son contrarios al interés público, estos incluirán, pero no se limitarán a los términos, las condiciones y las limitaciones relativas a:

- a) la operación y el mantenimiento del equipo de seguridad adecuado, incluyendo los equipos de extinción de incendios y de rescate con capacidad de rápido acceso a cualquier parte del aeródromo utilizado para el aterrizaje, el despegue o la maniobra de la aeronave sobre la superficie, y;
- b) la condición y el mantenimiento de las pistas primarias y secundarias que el Director o Directora General determine como necesarias.

SECCIÓN IV

NORMAS DE SEGURIDAD PARA FACILIDADES E INSTALACIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA

NORMAS MÍNIMAS DE SEGURIDAD

Artículo 177.- El Director o Directora General tiene la autoridad de determinar y revisar periódicamente o según sea necesario, las normas mínimas de seguridad para la operación del complejo o instalación de navegación aérea en la República Dominicana.

CAPÍTULO IX

CLASIFICACIONES DE LOS SERVICIOS AEREOS

SECCIÓN I

AVIACION COMERCIAL

Artículo 178.- La operación de transporte aéreo comercial interno e internacional y los trabajos aéreos quedarán sujetos a las normas y disposiciones que en conformidad a la ley y los reglamentos imparten la JAC y el IDAC, según le corresponda.

DEL TRANSPORTE AEREO COMERCIAL

Artículo 179.- Los servicios aéreos de transporte aéreo comercial se clasificarán en:

- a) regulares y no regulares;
- b) internos e internacionales.

Artículo 180.- Son regulares, los servicios aéreos realizados en forma continua y sistemática,

de acuerdo con condiciones prefijadas tales como, itinerarios, rutas y horarios. Los demás son no regulares.

Artículo 181.- Transporte aéreo comercial Interno o de cabotaje es la operación de aeronaves que prestan servicio de transporte, con carácter público, de personas, carga o correo, entre dos o más puntos en territorio de la República Dominicana aunque se vuele sobre territorio extranjero.

Artículo 182.- Se considera transporte aéreo comercial internacional, el transporte aéreo que por acuerdo de las partes es realizado entre el territorio de la República Dominicana y el de un Estado Extranjero, o entre dos lugares del territorio nacional con escala o escalas previstas en el territorio de otro Estado.

Artículo 183.- Quedan reservados para las personas naturales o jurídicas dominicanas los servicios de transporte aéreo comercial interno en consonancia a lo establecido en el artículo 239 de la presente ley.

DEL TRABAJO AEREO

Artículo 184.- Trabajos aéreos son aquellas operaciones especializadas efectuadas mediante remuneración o sin ella, tales como aspersión, agricultura, construcción, levantamiento de planos, fotografía, investigación, observación, patrulla, publicidad aérea y otras actividades comerciales distintas al transporte aéreo.

Artículo 185.- Queda reservado a las personas naturales o jurídicas dominicanas los servicios de trabajos aéreos.

Artículo 186.- Sin perjuicio de lo dispuesto en artículo anterior, el Director o Directora General cuando lo estime de interés público y no existan empresas nacionales de trabajos aéreos que ofrezcan el servicio específico requerido, podrá autorizar a empresas de trabajo aéreo extranjeras a realizar esta actividad. Estas autorizaciones se concederán por un término no mayor de seis (6) meses, prorrogables si persistiese la necesidad.

Artículo 187.- El Director o Directora General puede expedir un certificado a un operador para brindar servicios de trabajo aéreo de acuerdo con la presente ley y sus reglamentos. Previo al inicio de sus operaciones, dicho operador deberá acreditar que ha garantizado el pago de responsabilidades en que pueda incurrir por daños causados a tripulantes y a terceros en la superficie, mediante póliza de seguro, suficiente para reparar dichos daños.

Artículo 188.- El Director o Directora General puede modificar, suspender o cancelar un certificado de operador de trabajo aéreo por incumplimiento de las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos o de alguno de los términos condiciones o limitaciones de dicho certificado.

Artículo 189.- No se cancelará ningún certificado de operador de trabajo aéreo sin otorgar a los responsables un plazo razonable que no deberá exceder de treinta (30) días para que presenten los alegatos y pruebas por medio de defensa que estimaren convenientes para favorecer sus intereses.

SECCIÓN II

AVIACION NO COMERCIAL

Artículo 190.- La aviación no comercial es la que tiene por objeto operaciones de aviación general o sin fines de lucro, tales como la instrucción, recreación o deporte. La aviación no comercial no podrá realizar servicios de transporte aéreo remunerados. Sin embargo, en casos de necesidad pública comprobada, previa autorización de la JAC, la aviación no comercial podrá efectuar servicios de transporte pagados a título de compensación, siempre que estos no persigan lucro, cuando la aviación comercial no este en condiciones de prestar dichos servicios.

CAPÍTULO X

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

SECCIÓN I

GENERALIDADES

Artículo 191.- El operador aéreo de cualquier aeronave que vuele sobre territorio dominicano responderá civilmente por los daños y perjuicios causados por ella a las personas o propiedades de terceros en la superficie.

Artículo 192.- Las pólizas de seguro de que trata esta ley deberán ser contratadas con compañías nacionales o extranjeras, de reconocido prestigio internacional.

Artículo 193.- La persona que sufra los daños, tiene derecho a reparación en las condiciones fijadas en esta ley, con solo probar que los daños provienen de una aeronave en vuelo o de por cuanto de ella caiga o se desprenda. Sin embargo, no habrá lugar a la reparación si los daños no son consecuencia directa de los acontecimientos que los ha originado o si se deben al mero hecho del paso de la aeronave a través del espacio aéreo y dicho paso ha sido efectuado dando cumplimiento y en conformidad a las disposiciones reglamentarias del tránsito aéreo.

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR AEREO NACIONAL O EXTRANJERO

Artículo 194.-El operador aéreo y operador aéreo extranjero están obligados a indemnizar los daños y perjuicios causados por la muerte o cualquier lesión sufrida por un pasajero por motivo del transporte. Será obligatorio también indemnizar, los perjuicios resultantes de la pérdida, destrucción, avería o retraso de la carga o del equipaje facturado. De igual forma serán indemnizados los daños a personas o cosas que se encuentren en la superficie, por el solo hecho de que emanen de la operación de la aeronave, o por cuanto de ella caiga o se desprenda.

Artículo 195.- Para los efectos de responsabilidad por daños al equipaje facturado y a la carga o correo a que se refiere el artículo anterior, se considerará periodo de transporte desde el momento que el transportista recibe la carga o equipaje facturado hasta el momento de entrega al consignatario o propietario.

Artículo 196.-El término lesión a que se refiere el artículo 194 comprende tanto los daños corporales, como los que afecten las facultades mentales.

Artículo 197.-La obligación a que alude el artículo 194 incluye también la de indemnizar por daños ocasionados por casos fortuitos o de fuerza mayor.

DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR ABORDAJE O COLISIÓN DE AERONAVES

Artículo 198.-La responsabilidad por daños causados por abordaje o colisión comprende los sufridos por la aeronave abordada, como también los causados a las personas y cosas a bordo de ella o a terceros en la superficie.

Artículo 199.- Si el abordaje o colisión es fortuito cada propietario u operador soportara sus propias pérdidas.

Artículo 200.- Si el abordaje o colisión se debiere a la culpa exclusiva de una aeronave, el propietario y el operador responderán por los daños producidos a la otra aeronave y a terceros.

Artículo 201.- En caso de que el abordaje o colisión sea de culpabilidad para dos o más aeronaves, la responsabilidad civil de los propietarios y operadores se distribuirá por el tribunal competente, en proporción a la gravedad de la culpa establecida.

Artículo 202.- Si la proporción de la culpabilidad no pudiese determinarse, la responsabilidad civil de los propietarios u operadores de las respectivas aeronaves, será determinada por el tribunal competente.

Artículo 203.- Si de parte de una de las aeronaves hubiere culpa grave, el responsable deberá indemnizar a la aeronave abordada o colisionada, a las personas y cosas a bordo de ella y a terceros en la superficie de todos los daños ocasionados.

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRABAJO AEREO

Artículo 204.-El operador de trabajo aéreo deberá indemnizar los daños y perjuicios ocasionados a las personas, propiedades o cosas en superficie que se deriven de sus operaciones. Estos daños comprenderán los ocasionados por el solo hecho de que emanen de la operación de la aeronave, o por cuanto de ella cuelgue, arrastre, caiga o se desprenda.

CAPÍTULO XI

DE LA JUNTA DE AVIACIÓN CIVIL (JAC)

SECCIÓN I

GENERALIDADES

ESTABLECIMIENTO

Artículo 205.- La Junta de Aviación Civil será una dependencia del Poder Ejecutivo y tendrá como responsabilidad principal establecer la política superior de la aviación civil, regular los aspectos económicos del transporte aéreo, ejercer las funciones que le son otorgadas por la presente ley y aplicar las normas y reglamentos en las áreas de su competencia.

DE LOS RECURSOS FINANCIEROS

Artículo 206.- La JAC contará con los recursos financieros suficientes para el desempeño de las funciones basado en el presupuesto de gastos anual aprobado por el Poder Ejecutivo, cuyos ingresos serán provenientes de los fondos del Instituto Dominicano de Aviación Civil

(IDAC).

SECCIÓN II

COMPOSICIÓN DE LA JAC

Artículo 207.- La Junta de Aviación Civil estará integrada de la manera siguiente:

a) un Presidente, designado por el Poder Ejecutivo;

b) el Secretario de Estado de Turismo, quien sustituirá al presidente en las reuniones en

caso de ausencia; c) el Director o Directora General del IDAC; d) el Consultor Jurídico del Poder Ejecutivo; e) dos especialistas en transporte aéreo en representación del sector privado, nombrados por

el Poder Ejecutivo; f) un Oficial General de la Fuerza Aérea Dominicana (FAD), quien deberá ser piloto, recomendado por el Jefe de Estado Mayor de ese organismo y nombrado por el Poder Ejecutivo; g) el Director o Directora General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA). h) un representante del Sector Turístico privado no regulado de la República Dominicana,

nombrado por el Poder Ejecutivo.

i) El Director del Departamento Aeroportuario, y

J) El Secretario de Estado de Relaciones Exteriores

Artículo 208.- Dicha Junta tendrá un secretario, nombrado por el Poder Ejecutivo, quien estará a cargo de las funciones administrativas de dicho organismo, y quien tendrá voz pero no voto en las deliberaciones del organismo.

SECCIÓN III

DEL PERSONAL Y REPRESENTANTES DE LA JAC

Artículo 209.- La JAC contará con un personal especializado en transporte aéreo y una estructura orgánica que le permita cumplir con eficiencia las atribuciones puestas a su cargo.

Artículo 210.- El presidente y el Secretario de la JAC deberán poseer experiencia comprobada por más de cinco (5) años en materia aeronáutica. Además, al igual que los especialistas en transporte aéreo nombrados por el Poder Ejecutivo, deberán acreditar su competencia en materia de transporte aéreo.

Artículo 211.- Ningún miembro de la JAC deberá poseer, a excepción de los representantes referidos en los literales e) y h) del artículo 207, acciones, ni participación económica o

financiera, ni empleo subordinado remunerado, ni formar parte de sus consejos o directivas, en ninguna empresa de transporte aéreo.

Artículo 212.- Los representantes ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), serán el Presidente de la Junta de Aviación Civil, el Director o Directora General del IDAC y dos especialistas en transporte aéreo designados por el Poder Ejecutivo.

Artículo 213.- El representante permanente de la República Dominicana, ante el consejo de la OACI y su suplente, si lo hubiere, deberán poseer experiencia comprobada por más de cinco (5) años en materia aeronáutica. Deberán además, acreditar su competencia en materia de transporte aéreo.

SECCIÓN IV

ATRIBUCIONES DE LA JAC

Artículo 214.- La Junta de Aviación Civil tiene a su cargo las siguientes atribuciones:

- a) definir las políticas y estrategias para el desarrollo del transporte aéreo en la República Dominicana;
- b) proponer al Poder Ejecutivo la adopción de los reglamentos relacionados con los aspectos económicos del transporte aéreo;
- c) dictar y modificar las resoluciones sobre asuntos de su competencia;
- d) recomendar al Poder Ejecutivo la fijación de tasas y derechos conforme a los literales b); c), d) e i) del artículo 284 de la presente ley;
- e) recomendar al Poder Ejecutivo la fijación de tasas y derechos aeronáuticos, conforme a la recomendación del IDAC, según los literales a); e), f); g) y h) del artículo 284 de la presente ley;
- f) dictar y modificar los reglamentos de la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación;
- g) someter a la aprobación final del Poder Ejecutivo el otorgamiento de los certificados de autorización económica para las empresas nacionales y de los permisos de operación para transportistas aéreos extranjeros;
- h) establecer los riesgos y montos mínimos que deben ser asegurados en forma obligatoria por los operadores de aeronaves, en conformidad con los convenios internacionales sobre la materia ratificados por el Estado Dominicano;
- i) conceder permisos especiales a favor de los operadores aéreos extranjeros que realicen operaciones comerciales internacionales no regulares o charter;
- j) aprobar o no las tarifas de transporte aerocomercial, de conformidad con lo estipulado en los acuerdos de transporte aéreo;
- k) autorizar y regular la capacidad de tráfico y frecuencias asignadas al operador aéreo, conforme a los acuerdos de transporte aéreo suscritos y ratificados por el Estado Dominicano;
- l) aprobar o rechazar los acuerdos tales como código compartido, sistema de reservas por computadora y cualquier otro similar que realicen las empresas aéreas nacionales entre sí y/o

- con empresas extranjeras;
- m) estudiar, negociar y concluir los proyectos, convenios o acuerdos internacionales para el establecimiento de servicios de transporte aéreo internacional y velar por el cumplimiento de los suscritos por el Estado Dominicano;
 - n) participar en representación del Estado en conferencias y reuniones de organismos internacionales en que se traten aspectos sobre políticas de transporte aéreo;
 - ñ) proponer al Poder Ejecutivo la integración o modificación del Comité Nacional de Facilitación (CNF);
 - o) conocer los recursos jerárquicos contra las decisiones del IDAC, interpuestos por ante este organismo de conformidad con el artículo 151 de la presente ley.

SECCIÓN V

OBLIGACIONES INTERNACIONALES

Artículo 215.- En el ejercicio y desempeño de los poderes y deberes conforme a la presente ley, el Presidente de la JAC actuará en consistencia con cualquier obligación asumida por el Estado Dominicano, conforme a cualquier tratado internacional, convención o acuerdo debidamente ratificado, suscrito entre el Estado Dominicano y cualquier otro Estado.

CAPÍTULO XII

REGLAMENTACIÓN ECONÓMICA DEL OPERADOR AÉREO Y DEL OPERADOR AEREO EXTRANJERO

SECCIÓN I

DEL CERTIFICADO DE AUTORIZACIÓN ECONÓMICA

CERTIFICADO REQUERIDO

Artículo 216.- Ningún operador aéreo se dedicará a la actividad del transporte aéreo público, a menos que posea un certificado de autorización económica vigente emitido por la JAC.

Artículo 217.- Los operadores aéreos nacionales, además del certificado de autorización económica, deberán obtener del Director o Directora General del IDAC un certificado de operador aéreo (AOC) de conformidad con la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 218.- Los certificados de Autorización Económica para la explotación de los servicios internacionales de transporte aéreo público, además de ajustarse a las prescripciones de esta ley, se otorgarán con sujeción a los tratados y convenios de aviación civil que hayan sido suscritos y ratificados por el Estado. A falta de tratados y convenios, el otorgamiento de dichos certificados se ajustará al principio de equitativa reciprocidad.

SOLICITUD DEL CERTIFICADO

Artículo 219.- Para obtener un certificado se hará una solicitud por escrito a la JAC y se hará de tal forma que contenga la información que la JAC requiera de acuerdo a la

reglamentación existente, tales como:

- a) nombre y nacionalidad de la persona solicitante;
- b) naturaleza del tráfico que desea explotar, sean vuelos regulares o no regulares, internos o internacionales;
- c) rutas o áreas que pretende operar;
- d) aeródromos o instalaciones que pretende utilizar, y;
- e) los documentos necesarios para acreditar su idoneidad y su capacidad económica y financiera.

DE LOS REQUISITOS PARA LA AUTORIZACION ECONOMICA

Artículo 220.- Los servicios de transporte aéreo público internacional quedan reservados a operadores aéreos dominicanos, pudiendo éstos ser concedidos a operadores aéreos extranjeros, previsto el caso de que la República Dominicana haya firmado y ratificado convenios o tratados atinentes a la materia, y solo en concordancia con los términos de dichos acuerdos.

Artículo 221.- La JAC puede autorizar el transporte de pasajeros, carga o correo en aeronaves que pertenezcan a empresas extranjeras que operen regularmente en el país en casos de urgencia o necesidad, relacionados con el servicio público o por motivo de orden particular calificados por la misma Junta.

Artículo 222.- Las empresas de transporte aéreo regular, interno o internacional, deben publicar y mantener para conocimiento del público, además de sus itinerarios, frecuencias de vuelos, horarios, tarifas, y la información que determine la JAC.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 223.- Previo a expedir un certificado de autorización económica, la JAC verificará que el solicitante cumple con la contratación de una póliza de seguro o plan de auto-aseguramiento aprobado conforme a las especificaciones de la presente ley y del reglamento que a los efectos sea dictado. El certificado de autorización económica no permanecerá vigente a menos que el operador aéreo cumpla con las disposiciones de este artículo.

TÉRMINOS Y CONDICIONES DEL CERTIFICADO

Artículo 224.-Cada certificado emitido conforme a este capítulo, especificará los puntos terminales y puntos intermedios comprendidos, si los hubiese, entre los cuales el operador aéreo está autorizado a dedicarse al transporte aéreo comercial. Anexo a los privilegios otorgados por el certificado o cualquier enmienda al mismo, se incluirán los términos, condiciones, y limitaciones razonables que sean requeridos para el interés público.

Artículo 225.-Un certificado expedido conforme a esta sección para dedicarse al transporte aéreo comercial internacional en base a un itinerario fijo o no, deberá especificar únicamente los puntos terminales y puntos intermedios que la Junta de Aviación Civil estime factibles, de lo contrario deberá especificar solamente la ruta o rutas generales que se seguirán.

Artículo 226.-Luego de la autorización correspondiente para iniciar los servicios de transporte aéreo, deberá fijarse a la empresa un término de seis (6) meses, a partir de la fecha de expedición para que inicie las operaciones. Este plazo podrá ser prorrogado hasta por sesenta (60) días más por la JAC, cuando a juicio de la misma se justificare y previa solicitud de la parte interesada. De no iniciarse los servicios dentro del plazo señalado, el certificado se considerará sin efecto alguno.

Artículo 227.- Los certificados de autorización económica son documentos personales e intransferibles.

Artículo 228.- Ningún certificado o permiso confiere propiedad o derecho exclusivo en el uso de algún espacio aéreo, rutas, aeropuertos, facilidades o servicios de navegación.

Artículo 229.- Los certificados de autorización económica pueden otorgarse por plazos de hasta diez años. Podrán ser otorgados plazos adicionales, cuando así se justifiquen, y en cada renovación no podrán exceder de diez (10) años.

AUTORIDAD PARA MODIFICAR, SUSPENDER O CANCELAR UN CERTIFICADO

Artículo 230.- La JAC puede enmendar, modificar, suspender o cancelar cualquier certificado de autorización económica o permiso de operación, por entero o en parte, si se incumple con cualquier estipulación de este capítulo o con cualquier orden, regla o reglamentación emitida conforme a esta ley o a cualquier término, condición o limitación de dicho certificado.

Artículo 231.- Es causa de cancelación de un Certificado de Autorización económica el que una empresa de transporte aéreo dé ventajas o preferencias injustas a alguna persona, entidad, localidad o aeropuerto, o someta a los mismos a tratos discriminatorios, parciales o injustos.

Artículo 232.- Toda persona interesada puede presentar a la JAC una protesta escrita en oposición a cualquier enmienda, modificación, suspensión o cancelación hecha a un certificado expedido de acuerdo con el artículo anterior. Para tal acción la JAC dará un plazo de diez (10) días hábiles a las personas interesadas a fin de que presenten los alegatos o pruebas que estimen convenientes en favor de sus intereses.

DE LOS PERMISOS ESPECIALES

Artículo 233.- Todo operador, nacional o extranjero, que cuente con un certificado de autorización económica o permiso de operación para servicios aéreos regulares, podrá realizar vuelos especiales entre puntos situados dentro de sus propias rutas o fuera de ellas, previo permiso escrito que en cada caso deberá obtener de la JAC.

Artículo 234.- La JAC podrá otorgar permisos para la realización de vuelos de reconocimiento y estudios técnicos sobre rutas no exploradas o explotadas, con el fin de reunir datos y pruebas concernientes al establecimiento de servicios de transporte aéreo. Estos permisos se concederán por el término máximo de treinta (30) días, renovables si la necesidad así lo requiere.

Artículo 235.- En principio no se otorgará a un operador aéreo, nacional o extranjero, no regular, autorización para efectuar un vuelo o serie de ellos entre puntos servidos por un operador aéreo, nacional o extranjero, regular, a menos que concurran, simultáneamente, las siguientes circunstancias:

- a) que la o las empresas establecidas con vuelos regulares no estén en condiciones de prestar por si mismas el servicio cuya autorización se recaba, y;
- b) que a juicio de la JAC, fehacientemente exista la necesidad de autorizar tal vuelo o serie de ellos.

REQUERIMIENTOS CONTINUOS SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LAS EMPRESAS AÉREAS COMERCIALES

Artículo 236.- El requerimiento del presente capítulo de que cada solicitante de un certificado de autorización económica debe ser considerado, apto dispuesto y capacitado para ejercer adecuadamente el transporte señalado en su solicitud y estar conforme a las estipulaciones de la presente ley y a las reglas, reglamentos y requerimientos de la JAC, será un requerimiento continuo aplicable a cada operador aéreo con respecto al transporte autorizado por la misma. La JAC puede modificar, suspender, o cancelar dicho certificado u otra autorización, por completo o en parte, por el incumplimiento de dicho operador aéreo conforme a lo estipulado en este artículo.

PROPIEDAD SUSTANCIAL Y CONTROL EFECTIVO DE LAS LÍNEAS AEREAS

Artículo 237.- Tratándose de sociedades dominicanas constituidas de conformidad con las leyes dominicanas, se considerarán empresas nacionales:

- a) aquellas cuyo capital o propiedad sustancial pertenezca a dominicanos, en al menos un treinta y cinco (35%) por ciento y su consejo de directores este compuesto por dominicanos en igual proporción, y;
- b) aquellas que la mitad mas uno del personal directivo de la empresa, no miembros del consejo de directores, sean dominicanos, y;
- c) que su oficina principal de negocios y comercial este basada en territorio nacional.

Artículo 238.- En el caso de que no pueda ser determinado que el treinta y cinco (35%) por ciento del capital es dominicano, se presume que esta sociedad no reúne las exigencias indicadas en el artículo anterior.

Artículo 239.- Solo podrán dedicarse, además del transporte aéreo público internacional, a explotar los servicios aéreos comerciales en operaciones internas o de cabotaje, las compañías aéreas dominicanas, que para el propósito de esta ley, al menos un cincuenta y un (51%) por ciento de su capital o propiedad sustancial pertenezca a dominicanos, que las dos terceras partes de su personal directivo sean nacionales y que mantenga el control efectivo de su flota aérea.

SECCIÓN II

PERMISO PARA OPERADORES AÉREOS EXTRANJEROS

PERMISO REQUERIDO

Artículo 240.- Cuando una empresa extranjera solicitare un permiso de operación en un

servicio internacional, además de cumplir con los requisitos aplicables del presente capítulo, acreditará:

- a) que ha sido designada y autorizada por su Estado para la explotación de los servicios aéreos internacionales solicitados,
- b) que su gobierno otorga o está dispuesto a otorgar reciprocidad a las empresas de transporte aéreo dominicanas, y
- c) en caso de no existir un acuerdo de servicio de transporte aéreo con el gobierno del que es nacional el operador aéreo extranjero solicitante, la JAC puede requerir al gobierno del que es nacional ese operador aéreo extranjero reciprocidad respecto de las empresas de transporte aéreo dominicana.
- d) que se somete, expresamente, a las disposiciones de esta ley y a la jurisdicción de las autoridades dominicanas y sus reglamentos.

Artículo 241.- En adición al permiso de operación otorgado por la JAC, el operador aéreo extranjero deberá obtener del IDAC las correspondientes especificaciones de operaciones, de conformidad con la presente ley y sus reglamentos respectivos.

Artículo 242.- Los permisos de operación serán documentos personales e intransferibles y pueden otorgarse por plazos de hasta diez años. Podrán ser otorgados plazos adicionales, cuando así se justifiquen, y en cada renovación no podrán exceder de diez (10) años.

Artículo 243.- La disposición que otorgue el permiso de operación aérea para una línea aérea internacional extranjera fijará el o los puntos inicial y Terminal de este servicio en el país.

EMISIÓN DEL PERMISO

Artículo 244.- La Junta de Aviación Civil, al expedir un permiso considerará:

- a) que el solicitante se encuentra apto, dispuesto y capacitado para realizar el transporte aéreo comercial internacional y cumplir con las estipulaciones de esta ley, reglamentos, reglas y requerimientos del Director o Directora General, y;
- b) que el solicitante se encuentra calificado y ha sido designado por su gobierno para realizar transporte aéreo comercial internacional bajo los términos de un acuerdo con el Estado Dominicano o que dicho transporte sea de interés público.

SEGURO DE RESPONSABILIDAD

Artículo 245.- Previo a expedir un permiso de operación, la JAC verificará que el solicitante cumple con la contratación de una póliza de seguro o plan de autoaseguramiento aprobado conforme a las especificaciones de la presente ley y del reglamento que a los efectos sea dictado. El permiso de operación no permanecerá vigente a menos que el operador aéreo extranjero cumpla con las disposiciones de este artículo.

DE LA NEGACION O SUSPENSIÓN DEL PERMISO

Artículo 246.- No deberá otorgarse y podrá suspenderse la vigencia de un permiso de operación, entre otras razones, en los casos siguientes:

- a) a servicios irregulares, sin itinerario fijo o de frecuencias aisladas, cuando constituyan una

competencia desleal a las líneas ya establecidas;

- b) si las necesidades del tráfico, a juicio de la JAC, están completamente satisfechas, de modo que claramente se trate de un servicio anticomercial, que pretenda, por medio de una competencia desleal, eliminar los operadores aéreos, nacionales o extranjeros, ya establecidos;
- c) si el gobierno de la nacionalidad del operador aéreo no le ha autorizado para que efectúe el servicio internacional correspondiente;
- d) si el gobierno de la nacionalidad del operador aéreo, no otorga reciprocidad a las líneas aéreas dominicanas, en los casos en que se pretenda establecer estos servicios;
- e) si el gobierno de la empresa solicitante impide la operación por su territorio o espacio aéreo a las líneas aéreas de terceros países que pretendan servir a puntos de territorio dominicano.

SECCIÓN III

PROCEDIMIENTOS PARA LOS CERTIFICADOS Y PERMISOS

Artículo 247.- Presentada la solicitud del certificado de autorización económica o del permiso de operación a la JAC y si los antecedentes están completos, dicho organismo, de conformidad con el reglamento respectivo, citará a una audiencia pública para conocer del otorgamiento de los mismos.

Artículo 248.- La audiencia pública referida en el artículo anterior deberá informarse a través de avisos publicados en medios de comunicación de alcance nacional, de conformidad con el reglamento respectivo.

Artículo 249.- A la audiencia que señalan los dos artículos precedentes podrán concurrir los interesados que se consideren afectados en las rutas, áreas o servicios que pretende operar el solicitante, quienes tendrán derecho a oponerse.

Artículo 250.- Cerrada la audiencia pública previamente citada, la JAC resolverá, emitiendo su fallo. Si algún miembro de la JAC tuviere una opinión contraria a la mayoría, fundamentará su voto adverso. En caso de que los miembros de la JAC no lleguen a una decisión en ese momento, podrán sobreseer el caso que los ocupa, podrán tomar la decisión en un plazo breve que será fijado mediante Reglamento.

Artículo 251.- Una vez concluido con lo anterior la JAC procederá a emitir una resolución aprobando o no la expedición del certificado o permiso correspondiente.

SECCIÓN IV

RENOVACION DEL CERTIFICADO DE AUTORIZACION ECONOMICA Y DEL PERMISO DE OPERACIÓN

Artículo 252.- Las renovaciones de los certificados de autorización económica y de los permisos de operación deberán ser solicitadas por escrito por la parte interesada a la JAC, con no menos de sesenta (60) días de anticipación a la fecha de su vencimiento.

Artículo 253.- La renovación de los certificados de autorización económica y de los permisos

de operación, serán concedidos por la JAC cuando la empresa haya satisfecho plenamente las obligaciones establecidas en el certificado original y las condiciones existentes aconsejen el mantenimiento del servicio otorgado, en beneficio del desarrollo de la aviación civil en el país.

SECCIÓN V

DE LOS RECURSOS

Artículo 254.- Las decisiones de la JAC serán susceptibles de los siguientes recursos:

- a) recurso de Reconsideración ante la JAC. El plazo para presentar este recurso es de diez (10) días hábiles contados a partir de la fecha de haber sido notificado el afectado de la decisión de la JAC.
- b) luego de haber agotado el recurso jerárquico, el interesado podrá interponer el recurso jurisdiccional por ante el Tribunal Superior Administrativo como órgano de la materia contenciosa administrativa. Para presentar este recurso el plazo es de quince (15) días hábiles contados a partir de la fecha de haber recibido el interesado la notificación sobre la decisión del recurso jerárquico.

SECCIÓN VI

REGISTRO Y ACCESO PÚBLICO

Artículo 255.- Se le dará entrada en un registro a todo acto oficial de la JAC y las actas del mismo estarán abiertas al público de conformidad con la ley de libre acceso a la información pública, a menos que el presidente de dicha Junta determine necesario retenerlo para evitar su divulgación en beneficio del interés nacional. No obstante todas las resoluciones serán de carácter público, teniendo todo usuario derecho al libre acceso, de conformidad con la ley.

CAPÍTULO XIII

ACUERDOS DE COOPERACION COMERCIAL

SECCIÓN I

DEL CÓDIGO COMPARTIDO

Artículo 256.- El contrato de código compartido es aquel por el cual uno o más operadores aéreos, nacionales o extranjeros, comercializan uno o más vuelos, que son operados por uno solo de ellos, utilizando sus códigos internacionales de individualización.

Artículo 257.- Los contratos de código compartido deberán constar por escrito y serán aprobados en todos los casos por la JAC. Esta última preservará la confidencialidad que surja de los mismos, salvo requerimiento judicial en contrario.

Artículo 258.- A los fines de la presente ley, la calidad de operador aéreo, nacionales o extranjeros, en los contratos de código compartido, la tiene la parte que realiza efectivamente el o los vuelos de que se trate.

Artículo 259.- Las partes en los contratos de código compartido, responden solidariamente frente a los pasajeros, carga y correo, sin perjuicio de cuales fueren las obligaciones fijadas en el respectivo contrato.

SECCIÓN II

SISTEMAS COMPUTARIZADOS DE RESERVAS

Artículo 260.- El sistema computarizado de reservas es el que individualiza un sistema computarizado por el que indistintamente:

- a) se ofrece información sobre los horarios, disponibilidad de asientos o capacidad de carga, tarifas y servicios conexos del transporte aéreo;
- b) se pueden hacer reservas de todas clases de servicios aéreos conexos y emitir los documentos respectivos;
- c) se puede emitir el billete de pasaje;
- d) se colocan todos o parte de los servicios de transporte aéreo a disposición de los usuarios.

Artículo 261.- Las disposiciones de la presente sección, se aplicarán a la información, venta y distribución de productos de transporte aéreo efectuados por medio de sistemas computarizados de reservas en territorio dominicano.

Artículo 262.- Los proveedores de sistemas computarizados de reservas, operadores aéreos participantes, nacionales o extranjeros, o los suscriptores son responsables del perjuicio causado a los usuarios, según se establezca en los acuerdos internacionales, debidamente suscrito y ratificado por el Estado dominicano.

Artículo 263.- Todo lo contenido en el presente capítulo será objeto de reglamentación conforme a lo establecido en acuerdos internacionales

CAPÍTULO XIV

DE LA FACILITACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO

Artículo 264.- Con el propósito de facilitar y acelerar el transporte aéreo, en el despacho y la recepción de las aeronaves, en el embarque y desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo, así como también en las revisiones que practiquen las autoridades aduaneras, sanitarias y de migración, se simplificará la tramitación y se procurará la uniformidad de procedimientos en la aplicación de las normas y métodos recomendados por la OACI.

Artículo 265.- Se constituye el Comité Nacional de Facilitación (CNF) como órgano encargado de los procedimientos y coordinaciones que requiere la facilitación de la entrada, tránsito y salida de aeronaves, pasajeros, carga y correo en el territorio nacional. Este será un órgano adscrito a la JAC y su reglamento establecerá su composición, funciones y atribuciones.

Artículo 266.- Salvo necesidades imprescindibles de defensa nacional, conservación del orden público o asistencia y salvamento, no podrá ordenarse la desviación de su ruta de una aeronave en operación comercial, o el anticipo o retraso de su salida.

CAPÍTULO XV

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

AUTORIDAD DE INVESTIGACIÓN

Artículo 267.- Se crea la Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación (CIAA), la cual estará adscrita a la JAC; actuará con independencia funcional con respecto a las autoridades aeronáuticas y aeroportuarias, así como a cualquier otra cuyos intereses pudiesen estar en conflicto con la labor encomendada por la presente ley. La CIAA contará con los equipos, facilidades y el personal necesario para el desempeño de sus funciones así como con los recursos económicos necesarios consignados en el presupuesto anual de la JAC.

Artículo 268.- La Comisión Investigadora de Accidentes de Aviación tendrá:

- a) la obligación de investigar los accidentes e incidentes graves que involucren aeronaves civiles dentro del territorio de la República Dominicana y los ocurridos a aeronaves de matrícula dominicana en aguas y espacio aéreo internacional que no estén bajo la soberanía de otro Estado;
- b) la autoridad para participar en la investigación de accidentes e incidentes graves que involucren a una aeronave registrada en República Dominicana y que ocurra en el territorio de un país extranjero, en concordancia con cualquier tratado, convenio, acuerdo u otro arreglo entre República Dominicana y el país en cuyo territorio haya ocurrido el accidente.

Artículo 269.- El propósito de la investigación de un accidente o incidente grave por parte de la CIAA, consistirá en determinar las causas probables que produjeron el suceso, para adoptar las medidas necesarias que eviten en lo posible su repetición. Esta investigación será de naturaleza eminentemente técnica y se efectuará sin perjuicio de las demás investigaciones que se realicen por parte de otras autoridades, con propósitos distintos al señalado en este artículo.

Artículo 270.- El Director de la CIAA será de nacionalidad dominicana, recomendado por la JAC y nombrado por el Poder Ejecutivo conforme a la aptitud para realizar el desempeño eficiente de los poderes y deberes concedidos e impuestos por la presente ley. Deberá poseer títulos, certificados o licencias que acrediten su competencia y experiencia en aeronáutica civil, así como idoneidad para el ejercicio de sus funciones. Los demás funcionarios, miembros y empleados de la CIAA serán nombrados por la JAC previa propuesta del Director de la CIAA.

Artículo 271.- El Presidente de la JAC podrá solicitar al Poder Ejecutivo la designación de personal de la Fuerza Aérea Dominicana en la CIAA, el cual será seleccionado de conformidad con el Reglamento de Clasificación y Valoración de Cargos de la CIAA. Mientras preste servicio en la CIAA, el personal de la FAD estará bajo la dirección de dicho organismo.

Artículo 272.- El Director y los demás miembros de la CIAA no deberán poseer interés financiero, ni acciones, ni vínculos con empresas aeronáuticas, ni podrán comprometerse en ningún otro negocio, ocupación o empleo subordinado remunerado relacionado con la actividad aeronáutica.

Artículo 273.- El Director o Directora General tendrá la obligación de notificar de manera inmediata a la CIAA todos los accidentes o incidentes graves que ocurran, que deban ser objeto de su investigación.

Artículo 274.- El Director o Directora General, a su vez, deberá investigar los accidentes, incidentes e incidentes graves de aviación ocurridos en territorio dominicano, a fin de determinar posibles violaciones a la presente ley y sus reglamentos, sin perjuicio de la atribución de investigación de la CIAA.

Artículo 275.- El Director de la CIAA podrá solicitar la participación en la investigación de personal técnico calificado de cualquier institución.

REPORTES DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

Artículo 276.- Los propietarios, operadores y los miembros de la tripulación, de una aeronave civil, darán aviso inmediato al IDAC, de los accidentes e incidentes que sufran las aeronaves bajo su responsabilidad dentro del territorio nacional y los sufridos por las aeronaves de matrícula dominicana en el extranjero.

Artículo 277.- Toda autoridad que tenga conocimiento de la ocurrencia de un accidente estará obligada a notificarlo al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) por la vía más rápida.

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Artículo 278.- Al concluir las investigaciones, el Director de la CIAA remitirá al Director o Directora General del IDAC, el informe final de dicha investigación, con sus conclusiones y recomendaciones.

Artículo 279.- El Director o Directora General tomará cualquier acción correctiva que, en base a los hallazgos de las investigaciones de accidentes e incidentes, a juicio del Director o Directora General, tiendan a prevenir accidentes e incidentes similares en el futuro.

INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DENTRO DE RECINTOS MILITARES

Artículo 280.- La investigación de un accidente e incidente que involucre a una aeronave civil, ocurrido dentro de recintos militares en la República Dominicana será de responsabilidad militar. No obstante, las autoridades militares darán participación a la CIAA en la investigación de accidentes e incidentes graves ocurridos a aeronaves civiles en recintos militares. En el caso de algún accidente e incidente que involucre solo a una aeronave militar de cualquier país extranjero ocurrido en la República Dominicana, será de responsabilidad militar.

Artículo 281.- Para el propósito de esta sección el término recintos militares se refiere a las áreas dentro de la República Dominicana que se encuentran bajo el control militar de las Fuerzas Armadas Dominicanas.

UTILIZAR COMO EVIDENCIA

Artículo 282.- Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes, obtenidos por la CIAA en el desempeño de sus funciones, tienen carácter reservado, no podrán ser utilizados en acciones o demandas civiles en daños y perjuicios y sólo podrán ser utilizados para los fines propios de la investigación técnica.

Artículo 283.- La información referida en el artículo anterior, no podrá ser comunicada o

cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:

- a) cuando sea requerido por los órganos judiciales o del ministerio público para la investigación y persecución de delitos;
- b) cuando la comunicación de datos al IDAC o a las personas y organizaciones aeronáuticas afectadas, sea eficaz para prevenir un accidente o un incidente grave;
- c) en las actuaciones de colaboración desarrollada por la CIAA con otros organismos de investigación de accidentes e incidentes de aviación civil, de conformidad con lo establecido en las normas Internacionales sobre esta materia.

CAPÍTULO XVI

TASAS Y DERECHOS AERONÁUTICOS

Artículo 284.- Las tasas y derechos aeronáuticos que deba percibir el IDAC por la actividad aeronáutica serán fijados por el Poder Ejecutivo por concepto de:

- a) los servicios de navegación aérea;
- b) los pasajeros transportados;
- c) la emisión de permisos de vuelos no regulares o chárter, de pasajeros y carga;
- d) el cobro de derecho por los certificados de autorización económica para operadores aéreos nacionales;
- e) por el cobro de derecho por la expedición de los permisos de operación a los operadores aéreos extranjeros;
- f) los certificados de matrícula;
- g) los certificados de aeronavegabilidad;
- h) las licencias del personal de tripulación y demás personal aeronáutico, e;
- i) otras tasas y derechos aeronáuticos.

Artículo 285.- Corresponde al IDAC la percepción y cobro de las tasas, derechos aeronáuticos y otros cargos establecidos en el artículo 284, de conformidad con las disposiciones establecidas en la presente ley.

CAPÍTULO XVII

PROCEDIMIENTOS DEL INSTITUTO DOMINICANO DE AVIACION CIVIL

SECCIÓN I

MANEJO DE PROCEDIMIENTOS

Artículo 286.-El Director o Directora General, sujeto a las estipulaciones de esta ley, dirigirá los procedimientos con equidad y justicia en procura del interés público.

Artículo 287.- El Director o Directora General puede imponer sanciones que incluyan sanciones administrativas o pecuniarias por violaciones a esta ley, sus reglamentos, órdenes y reglas expedidas bajo esta ley, a excepción de aquellas violaciones a casos que no sean de su competencia según lo prescribe el artículo 26. La decisión final del Director o Directora General puede recurrirse de conformidad a lo establecido en el artículo 150.

Artículo 288.- Sin perjuicio a lo establecido en el artículo 149, para las sanciones administrativas o pecuniarias, el Director o Directora General oírán previamente al presunto imputado, el cual prestará sus declaraciones y medios de defensas en el tiempo hábil y conforme al procedimiento establecido en el reglamento respectivo.

Artículo 289.- Toda sanción pecuniaria impuesta o acordada conforme a esta ley, puede ser cobrada mediante procedimientos en contra de la persona sujeta a sanción según lo dispuesto en el derecho común.

Artículo 290.-El procedimiento administrativo para el conocimiento de las faltas aeronáuticas, será fijado por el reglamento que al respecto sea dictado por el Director o Directora General respetando la Constitución y las leyes.

COMPARECENCIA

Artículo 291.- Cualquier persona requerida a comparecer ante el Director o Directora General o ante quien designe dicho Director, podrá hacerlo en persona o debidamente representada por abogados.

REGISTRO Y ACCESO PÚBLICO

Artículo 292.- Todo acto oficial del Director o Directora General será registrado y las actas del mismo estarán abiertas al público de conformidad con la Ley de Libre Acceso a la Información Pública, a menos que la Junta de Aeronáutica Civil determine retenerlo para evitar su divulgación, en beneficio del interés nacional.

SECCIÓN II

QUEJAS E INVESTIGACIONES MANEJADAS POR EL DIRECTOR O DIRECTORA GENERAL

PRESENTACIÓN DE QUEJAS

Artículo 293.- Toda persona podrá presentar al Director o Directora General una queja por escrito, respecto a un hecho cometido u omitido por cualquier persona en violación a las estipulaciones de la presente ley y los requerimientos establecidos de conformidad con la misma y puede descartarla cuando considere que esta no expone hechos que ameriten una investigación.

INVESTIGACIONES

Artículo 294.- El Director o Directora General tendrá la facultad para iniciar una investigación en cualquier momento, por iniciativa propia, en cualquier caso, asunto o hecho dentro de su

jurisdicción, bajo las estipulaciones de esta ley; respecto a una queja formal presentada ante el Director o Directora General; o respecto a cualquier inquietud que pudiese surgir acerca de las disposiciones de esta ley; o relacionadas con la aplicación de la misma. Asimismo, el Director o Directora General puede llevar a cabo investigaciones por iniciativa propia, como si éstas hubieran sido originadas mediante la presentación de una queja.

ORDENES DE CUMPLIMIENTO OBLIGATORIO

Artículo 295.-Si el Director o Directora General determina, después de una notificación y audiencia sobre cualquier investigación respecto a asuntos dentro de su jurisdicción, que alguna persona ha faltado en el cumplimiento de esta ley o cualquier disposición establecida al respecto; el Director o Directora General, en concordancia con las estipulaciones de esta ley podrá emitir una orden apropiada para que dicha persona cumpla.

SECCIÓN III

EVIDENCIAS

GENERAL

Artículo 296.- El Director o Directora General para los fines de su competencia, puede llevar a cabo audiencias, firmar y expedir citaciones, así como recibir evidencias y testimonios en cualquier lugar de la República Dominicana.

CITACIONES

Artículo 297.-Para los propósitos de la presente ley, el Director o Directora General tiene la facultad de requerir mediante citación, la presencia y el testimonio de testigos y la elaboración de todos los informes y documentos relacionados a los asuntos que se encuentren bajo investigación.

CUMPLIMIENTO DE CITACIONES

Artículo 298.-La presencia de testigos y la elaboración de informes, comunicaciones o documentos podrán ser requeridas desde cualquier lugar de la República Dominicana, en cualquier lugar designado para la audiencia.

DECLARACIONES

Artículo 299.-El Director o Directora General podrá ordenar que se obtengan testimonios mediante declaración en cualquier procedimiento o investigación que esté pendiente ante él, en cualquier etapa de dicho procedimiento o investigación. Estas declaraciones podrán tomarse ante cualquier persona designada por el Director o Directora General.

SECCIÓN IV

DESIGNACIÓN DE AGENTES DE SERVICIO

DESIGNACION DE AGENTES O REPRESENTANTES

Artículo 300.-Es deber de los operadores aéreos nacionales y extranjeros con operaciones en República Dominicana, designar por escrito ante el Director o Directora General, a un representante en República Dominicana, a través del cual se le tramitarán las notificaciones, procesos, órdenes, decisiones y requerimientos del Director o Directora General. Las designaciones podrán ser cambiadas mediante una notificación subsiguiente.

SECCIÓN V

TRAMITACION A TRAVES DE LOS AGENTES O REPRESENTANTES

Artículo 301.-La tramitación de las notificaciones, procesos, órdenes, decisiones y requerimientos llevados a cabo por el Director o Directora General relativos a cualquier operador aéreo nacional o extranjero, podrán canalizarse a través de su representante designado para estos fines, ya sea en sus oficinas o en su domicilio en el país, el cual tendrá el mismo efecto como si se tratara de un servicio directo con el operador aéreo nacional o extranjero.

Artículo 302.- Si un operador aéreo nacional o extranjero está en falta y su agente o representante designado no tiene domicilio conocido en el país, la tramitación de cualquier aviso u otro procedimiento ante el Director o Directora General, o de cualquier falta ante una orden, requerimiento, dicha tramitación o notificación puede hacerse mediante el envío de dicho aviso, proceso, orden, requerimiento o decisión por ante la base de operación del operador aéreo nacional o extranjero.

TRAMITACION GENERAL

Artículo 303.-La tramitación de avisos, procesos, órdenes, reglas y reglamentos relativa a cualquier entidad puede realizarse directamente o mediante un agente designado por escrito para estos fines, o a través de un correo registrado o certificado enviado a dicha persona o agente. Siempre que la tramitación sea realizada mediante un correo registrado o certificado, la fecha de dicho envío será considerada como la fecha en que fue tramitada la misma.

Asimismo se puede realizar la tramitación de avisos, procesos, órdenes, reglas y reglamentos por vía electrónica con la debida confirmación al emisor y de conformidad con la legislación correspondiente.

CAPÍTULO XVIII

PENALIDADES

SECCIÓN I

SANCIONES ADMINISTRATIVAS

Artículo 304.- Las infracciones se clasificarán en leves, moderadas y graves de conformidad con lo establecido en los reglamentos correspondientes emitidos por el IDAC.

Artículo 305.- El ejercicio de la facultad sancionadora administrativa será independiente de la eventual concurrencia de delitos o faltas de naturaleza penal, en tal sentido la imposición de una sanción penal no excluye la aplicación de una sanción administrativa.

Artículo 306.- Las infracciones a las disposiciones de la presente ley, los reglamentos, las reglas y órdenes emanadas del Director o Directora General, deberán ser sancionados con:

- a) carta de advertencia o de acción correctiva, de acuerdo a lo establecido en el artículo 307 de la presente ley y de conformidad al reglamento respectivo del IDAC;
- b) una sanción pecuniaria, según los montos establecidos en los artículos 308, 309 y 310, de conformidad con el reglamento respectivo;
- c) la suspensión de las licencias al personal aeronáutico, certificados de operadores aéreos, operadores de aeródromos, escuela aeronáutica, taller de mantenimiento y otras licencias y certificados emitidos por el Director o Directora General, por un plazo de hasta un (1) año, de conformidad con el reglamento;
- d) la cancelación de las licencias al personal aeronáutico, certificados de operadores aéreos, operadores de aeródromos, escuela aeronáutica, taller de mantenimiento y otras licencias y certificados emitidos por el Director o Directora General, de conformidad con el reglamento.

Artículo 307.- El Director o Directora General, el inspector o funcionario designado del IDAC, en lugar de tomar una acción como está definida en los literales b); c) y d) del artículo 306 puede tomar una de las siguientes acciones en respuesta a indicios de una infracción:

- a) otorgue una Carta de Advertencia; la cual describa los datos y hechos disponibles y que especifique que la conducta o el hecho descrito pudieron haber constituido una infracción, o;
- b) otorgue una Carta de Acciones Correctivas; mediante la cual confirme la decisión del IDAC en el caso y especifique las acciones correctivas que el alegado violador ha tomado o ha acordado tomar. Si la acción correctiva acordada no es completada en el tiempo indicado en la carta de acciones correctivas, el infractor, será sancionado de acuerdo a los artículos 306, literales b); c); d), 308, 309 y 310.

SANCIONES PECUNIARIAS GENERALES

Artículo 308.- Toda persona, que no sea quien dirige una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional, que viole cualquier estipulación de esta ley o alguna regla, reglamentación u orden expedida conforme a la misma, estará sujeta a una sanción pecuniaria no menor a RD \$5,000.00 (cinco mil pesos dominicanos), ni mayor a RD \$200,000.00 (doscientos mil pesos dominicanos), por cada violación. Si dicha violación es continua, cada día de la misma constituirá una falta separada.

SANCIONES PECUNIARIAS APLICABLES AL TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL

Artículo 309.- Toda persona que conduce una operación de transporte aéreo comercial o transporte aéreo comercial internacional, que infrinja cualquier estipulación de esta ley o alguna regla, reglamentación u orden expedida conforme a la misma, estará sujeta a una

sanción pecuniaria no menor de RD\$ 20,000.00 (veinte mil pesos dominicanos) ni mayor a RD\$ 300,000.00 (trescientos mil pesos dominicanos), por cada infracción.

SANCIONES PECUNIARIAS AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Artículo 310.-Toda persona que ofrece o acepta transportar por vía aérea mercancías peligrosas, en violación al reglamento correspondiente o a las Instrucciones Técnicas de la OACI para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas, viola los artículos 76 y 140 de esta ley y está sujeto a una sanción pecuniaria no menor de RD\$ 20,000.00 (veinte mil pesos dominicanos) ni mayor de RD\$ 300,000.00 (trescientos mil pesos dominicanos) por cada infracción que haya cometido.

CONSIDERACIONES SOBRE SANCIONES PECUNIARIAS

Artículo 311.- El Director o Directora General, conforme a los términos de la presente ley, dictará los reglamentos que rijan la evaluación y aplicación de las sanciones administrativas y de guías que provean una referencia respecto de los montos aplicables a infracciones específicas de esta ley o de sus reglamentos.

Artículo 312.- El Director o Directora General al determinar la cantidad de la sanción pecuniaria, tomará en cuenta la naturaleza, circunstancias, amplitud y gravedad de la infracción cometida y respecto a la persona que se considere haber cometido dicha violación, el grado de culpabilidad e historia de ofensas anteriores.

AJUSTE POR INFLACIÓN

Artículo 313.-Los montos de las sanciones pecuniarias establecidas en la presente ley pueden ser indexados anualmente por el Director o Directora General, conforme al índice de precios del consumidor (IPC) que establece y publica el Banco Central de la República Dominicana.

Artículo 314.- Los montos de las sanciones pecuniarias, una vez modificados serán aplicados por el Director o Directora General después de setenta y dos (72) horas de su publicación.

Artículo 315.- Las indexaciones a las sanciones pecuniarias a que hace referencia el artículo 313 se redondearán al número entero mínimo o máximo próximo.

CONSIDERACIONES SOBRE CANCELACION DE LICENCIAS AL PERSONAL AERONAUTICO

Artículo 316.- Sin perjuicio de lo establecido en los artículos 148 y 306 literales c), y d), el Director o Directora General, conforme a la presente ley, podrá cancelar la licencia del personal aeronáutico, cuando ocurra una o más de las siguientes situaciones:

- a) haber sido condenado mediante sentencia por la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada, por homicidio o lesiones graves en el desempeño de sus funciones;
- b) haber sido objeto con más de dos sanciones por infracciones graves a la navegación aérea en un período de 24 meses;
- c) haber sido condenado a pena de detención o reclusión por tráfico ilícito de drogas;
- d) haber sido condenado por delitos cometidos contra la seguridad del Estado o cualquier otra infracción grave, y;

e) usar la aeronave como medio para la comisión de un crimen.

SECCIÓN II

SANCIONES DE LOS HECHOS CONSIDERADOS CRÍMENES Y DELITOS

Artículo 317.- Las disposiciones contenidas en la presente sección son supletorias a las establecidas en el derecho penal dominicano.

VIOLACIÓN DE CERTIFICADOS, LICENCIAS O AUTORIZACIONES

Artículo 318.- Toda persona que, a sabiendas y con intención dolosa falsifica, altere o elabore cualquier certificado, licencia o autorización para ser utilizada conforme a esta Ley; o usa o intenta usar dicho certificado, licencia o autorización de manera fraudulenta, así como la persona que con conocimiento de causa y de forma intencional exhibe, causa o haga que se exhiba en cualquier aeronave marcas falsas en cuanto a la nacionalidad o matrícula de la aeronave, será culpable del crimen de falsedad y será sancionado con las penas establecidas en el Código Penal dominicano.

INTERFERENCIA ILÍCITA CONTRA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 319.- Toda persona que incurra de forma intencional en el delito de interferencia ilícita contra la navegación aérea será considerado un delito y sancionado con pena de 2 a 5 años de reclusión.

VIOLACIONES A REPORTE Y ARCHIVOS

Artículo 320.- Todo operador, funcionario, agente, empleado o representante del mismo que, a sabiendas e intencionalmente, falte o se rehúse a hacer un reporte al Director o Directora General, según lo requerido en la presente ley; o si falta o se rehúsa a mantener o preservar las cuentas, los registros y los memorandos en la forma y de la manera prescrita o aprobada por éste; o si daña o altera cualquier reporte, cuenta, expediente o memorando; o presenta un reporte, cuenta, expediente o memorando falsos será pasible de ser considerado de negligencia en sus funciones.

NEGATIVA A TESTIFICAR O A PRODUCIR EXPEDIENTES

Artículo 321.-Toda persona que se niegue o se rehúse a elaborar informes o documentos, cuya tramitación este bajo su responsabilidad, incumpliendo a un requerimiento legal del Director o Directora General, puede serle suspendida o cancelada su licencia, certificado o permiso, sin perjuicio a lo establecido en los artículos 148 y 306, literales c) y d) de la presente ley.

INTERFERENCIA CON MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Artículo 322.-Cualquiera persona que esté a bordo de una aeronave dentro de la jurisdicción dominicana que, con sus actuaciones y existiendo la intención, interfiera en el desempeño de los deberes de los miembros de la tripulación; o disminuya la capacidad de los mismos para

realizar sus deberes, podrá ser sancionado con la pena de hasta seis (6) meses de prisión y multa que no exceda de RD\$ 100,000.00 (cien mil pesos dominicanos).

REMOCIÓN DE PIEZAS DE AERONAVES INVOLUCRADAS EN ACCIDENTES

Artículo 323.- Toda persona que, intencionalmente y sin autorización, remueva, esconda o retenga cualquier parte de alguna aeronave accidentada o cualquier propiedad que haya estado a bordo de dicha aeronave al momento del accidente, será considerado un delito y serán sancionados con las penas establecidas en la ley que rige la materia.

MERCANCIAS PELIGROSAS

Artículo 324.- Las faltas consideradas graves en el Reglamento para el Transporte de Mercancías Peligrosas por vía aérea, pueden constituir delitos, siempre que exista la intención de provocar daño a la persona, aeronaves e instalaciones aeroportuarias y serán sancionadas con las penas establecidas en la ley que rige la materia.

SECCIÓN III

JURISDICCIÓN PENAL

Artículo 325.- El proceso judicial de todo crimen o delito cometido en violación a la presente ley será conocido en los tribunales competentes de la República Dominicana, sin perjuicio de las demás sanciones establecidas en legislaciones y acuerdos internacionales que el país sea signatario.

CAPÍTULO XIX

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo 326.- Se concede un plazo de noventa (90) días, contados a partir de que entre en vigor la presente ley, a los operadores aéreos, operadores aéreos extranjeros, operadores de aeródromos, talleres aeronáuticos y escuelas, para que obtemperen a los requerimientos necesarios para cumplir con esta ley.

CAPÍTULO XX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 327.- Las normas, métodos y prácticas internacionales sobre seguridad de la aviación civil contenidas en el Anexo (17) al Convenio de Chicago, serán de aplicación por la autoridad competente AVSEC designada por el Estado Dominicano, para lo cual deberá coordinar con el Instituto de Aviación Civil como órgano del Estado responsable ante la OACI del cumplimiento de los Anexos al Convenio y con la JAC como órgano responsable de establecer la política superior de la aviación civil de la Republica Dominicana.

Artículo 328.-La presente ley deroga, específicamente la ley número 505 de Aeronáutica Civil del 10 de noviembre de 1969 y modifica en cuanto sea necesario cualquier otra ley, reglamento o disposición legal que le sean contrarias.



EL CONGRESO NACIONAL

EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

Lev No. 67-13

LEY MEDIANTE EL CUAL SE MODIFICAN VARIOS ARTÍCULOS DE LA LEY NO.491-06, SOBRE AVIACIÓN CIVIL.

CONSIDERANDO PRIMERO: Que una de las áreas de mayor avance institucional en la República Dominicana lo constituye el relativo a la Administración de la Aviación Civil;

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que se hace necesario adecuar algunas disposiciones de la Ley No. 491-06, de Aviación Civil de la República Dominicana, en materia presupuestaria, operativa y funcionarial, a fin de que las mismas resulten compatibles con la Constitución de la República proclamada el 26 de enero de 2010, así como con las leyes Orgánica de Presupuesto del Sector Público y de Función Pública;

CONSIDERANDO TERCERO: Que conforme a las recomendaciones resultantes de la auditoría practicada a la República Dominicana por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en el mes de enero del año dos mil nueve (2009), es necesario compatibilizar el régimen legal en materia de transferencia de responsabilidades y funciones producto de acuerdos bilaterales suscritos de conformidad con el artículo 83 bis del Convenio de Chicago;

CONSIDERANDO CUARTO: Que el desarrollo y fortalecimiento de la Aviación Civil constituye un instrumento básico para la puesta en práctica de uno de los ejes estratégicos del Gobierno nacional, como lo es el relativo al incremento de la afluencia de turistas a la República Dominicana, lo que sirve, además, para fortalecer la capacidad de generación de empleos, el aumento de la producción interna de rubros agrícolas y el ingreso de divisas;

VISTA: La Constitución de la República Dominicana proclamada el 26 de enero de 2010.

VISTA: La Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06.

VISTA: La Ley Orgánica de Presupuesto del Sector Publico No. 423-06.

1007

§

JJC

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO:

Ley mediante el cual se modifican varios artículos de la Ley No.491-06,
sobre Aviación Civil. 2

PAG.

VISTA: La Ley de Función Pública No. 41-08.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

Artículo 1. Se modifican los artículos 27 y 28, de la Sección III, del Capítulo II, de la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, a los fines de que en lo sucesivo se lean de la siguiente manera:

Artículo 27.- El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) elaborará un presupuesto anual de ingresos y gastos, el cual será aprobado de conformidad con la normativa presupuestaria del Estado y contará, para la ejecución del mismo, con el total de los ingresos netos percibidos por dicho instituto por concepto de la aplicación de las tasas, derechos, cargos u otros ingresos previstos en el artículo 284 de la presente ley, una vez deducidas las asignaciones y transferencias autorizadas por ley o por disposición del Poder Ejecutivo a otras entidades, a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 28.- La ejecución presupuestaria anual del IDAC se regirá por la normativa presupuestaria del Estado.

Artículo 2. Se modifica el artículo 78, de la Sección XVII, del Capítulo IV, de la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, a los fines de que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 78.- Cuando una aeronave civil de matrícula dominicana sea operada comercialmente en otro Estado, mediante un contrato de arrendamiento, fletamento, intercambio de aeronaves o cualquier arreglo similar, el Instituto Dominicano de Aviación Civil podrá transferirle a ese Estado, a través de un acuerdo bilateral sujeto a las disposiciones del Artículo 83 bis del Convenio de Chicago, todas o parte de las funciones y obligaciones que tiene como Estado de Matrícula. En este caso, el Estado dominicano quedará eximido de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones que transfiere.

JJC AP (R)
JJC

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO:

Ley mediante el cual se modifican varios artículos de la Ley No.491-06,
sobre Aviación Civil.

3

PAG.

Se procederá de la misma forma cuando una aeronave de matrícula extranjera sea operada comercialmente en territorio dominicano, para el transporte aéreo internacional. En tal caso, el Instituto Dominicano de Aviación Civil podrá asumir todas o parte de las funciones y obligaciones del Estado de Matrícula de la aeronave.

Las autoridades dominicanas reconocerán los tratados o convenios de este género celebrado entre otros Estados y que afecten a aeronaves que operen en la República Dominicana, siempre que se hayan registrado ante el consejo de la OACI y hecho públicos por este, o cuando su existencia y alcance hayan sido notificados directa y oficialmente por un Estado Parte.

Artículo 3. Se modifica el artículo 146, de la Sección IX, del Capítulo VII, de la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, a los fines de que en lo sucesivo se lea de la siguiente manera:

Artículo 146.- En los casos referidos en el artículo anterior, el Director o Directora General puede tomar las medidas apropiadas para impedir que dicha aeronave y su tripulación realice el vuelo.

Artículo 4. Se modifica el artículo 212, de la Sección III, y el artículo 214, letra o) de la Sección IV, del Capítulo XI, de la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, a los fines de que en lo sucesivo se lean de la siguiente manera:

Artículo 212.- Los representantes ante la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), serán el Director o Directora General del IDAC, el Presidente de la Junta de Aviación Civil, y dos especialistas en transporte aéreo designados por el Poder Ejecutivo.

Artículo 214.- La Junta de Aviación Civil tiene a su cargo las siguientes atribuciones:

- o) Conocer los recursos jerárquicos contra las decisiones del IDAC, interpuestos por ante este organismo de conformidad con el artículo 150 de la presente ley.

Artículo 5. Se modifican los artículos 237 y 238, de la Sección I, del Capítulo XII, de la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, a los fines de que en lo sucesivo se lean de la siguiente manera:

JLC AP

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO:

Ley mediante el cual se modifican varios artículos de la Ley No.491-06,
sobre Aviación Civil.

4

PAG.

Artículo 237.- Tratándose de sociedades dominicanas constituidas de conformidad con las leyes dominicanas, se considerarán empresas nacionales:

- a) Aquellas cuyo capital o propiedad sustancial pertenezca a dominicanos, en al menos un treinta y cinco (35%) por ciento y su consejo de directores esté compuesto por dominicanos en igual proporción, y
- b) Aquellas que la mitad más uno del personal directivo de la empresa, no miembros del consejo de directores, sean dominicanos, y
- c) Que su oficina principal de negocios y comercial esté basada en territorio nacional, y
- d) Aquellas constituidas con un capital social de hasta un cien por ciento (100%) propiedad de inversionistas extranjeros, siempre y cuando dicha inversión pertenezca a una línea aérea extranjera reconocida internacionalmente o a una filial que controle, y sea autorizada por el Poder Ejecutivo. En este caso, el control y seguridad operacional estará sujeto a las disposiciones de esta ley.

Artículo 238.- En el caso de que no pueda ser determinado que el treinta y cinco (35%) por ciento del capital es dominicano, se presume que esta sociedad no reúne las exigencias indicadas en el artículo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el literal d) del Artículo 237.

Artículo 6.- Se modifica el artículo 292, de la Sección I, del Capítulo XVII, de la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana No. 491-06, a los fines de que en lo sucesivo se lean de la siguiente manera:

Artículo 292.- Todo acto oficial del Director o Directora General será registrado y las actas del mismo estarán abiertas al público de conformidad con la Ley General de Libre Acceso a la Información Pública.

AP
JIC
27

CONGRESO NACIONAL

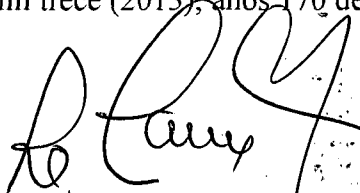
ASUNTO:

Ley mediante el cual se modifican varios artículos de la Ley No.491-06,
sobre Aviación Civil.

5

PAG.

DADA en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los tres (03) días del mes de abril del año dos mil trece (2013), años 170 de la Independencia y 150 de la Restauración.




REINALDO PARED PÉREZ,

Presidente.



AMÍLCAR ROMERO P.,

Secretario:



DIONIS ALFONSO SANCHEZ CARRASCO

Secretario Ad-hoc.

m.s.



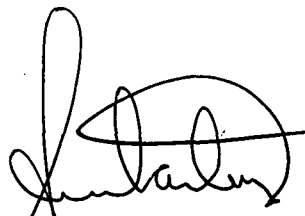
CONGRESO NACIONAL

ASUNTO:

Ley mediante el cual se modifican varios artículos de la Ley No.491-06, sobre Aviación Civil.

PAG. 6

DADA en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los dieciséis (16) días del mes de abril del año dos mil trece (2013); años 170.º de la Independencia y 150.º de la Restauración.



Abel Martínez Durán
Presidente



Ángela Pozo
Secretaria



Juan Julio Campos Ventura
Secretario

DANILO MEDINA
Presidente de la República Dominicana

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 128 de la Constitución de la República.

PROMULGO la presente Ley y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADA en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los veinticuatro (24) días del mes de abril del año dos mil trece (2013); años 170 de la Independencia y 150 de la Restauración.



DANILO MEDINA

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

**EL CONGRESO NACIONAL
En Nombre de la República**

Ley No. 188-11

CONSIDERANDO PRIMERO: Que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago en el año 1944, establece que los Estados contratantes tienen la obligación de cumplir de la forma más eficaz posible las normas establecidas en este Convenio, incorporándolas a su legislación nacional.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que de conformidad con la Norma 2.1.1, del Anexo 17, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, es objetivo primordial del Estado dominicano, la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, así como la seguridad de los aeropuertos, aeronaves e instalaciones al servicio de la aviación civil, teniendo presente la seguridad, la regularidad y eficacia de los vuelos.

CONSIDERANDO TERCERO: Que para aplicar las disposiciones del Anexo 17 al Convenio de Chicago, y para llevar a la práctica el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil y el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil, es necesario que se adopte una estructura jurídica completa.

CONSIDERANDO CUARTO: Que es necesario contar con una ley que sancione la comisión de los actos de interferencia ilícita y cualquier otro acto que ponga en peligro la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra, sus bienes, la explotación de los servicios aéreos, y al público en general, durante el desarrollo de las actividades relacionadas con la aviación civil, y que socavan la confianza en dicha seguridad.

CONSIDERANDO QUINTO: Que la Constitución de la República establece que la Defensa de la Nación está a cargo de las Fuerzas Armadas, y que, por tanto, parte de su misión es defender la independencia y soberanía de la Nación y la integridad de sus espacios geográficos.

CONSIDERANDO SEXTO: Que el Artículo 259 de la Constitución de la República, dispone que las Fuerzas Armadas de la República, en el desarrollo de su misión, tendrán un carácter esencialmente defensivo, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo 260, y que, por su parte, dicho artículo 260 consagra como objetivos de alta prioridad nacional: 1) Combatir actividades criminales transnacionales que pongan en peligro los intereses de la República y de sus habitantes; y 2) organizar y sostener sistemas eficaces que prevengan o mitiguen daños ocasionados por desastres naturales y tecnológicos.

CONSIDERANDO SÉPTIMO: Que es misión primordial de la Fuerza Aérea Dominicana ejercer la seguridad y defensa del espacio aéreo de la República Dominicana, proteger el tráfico y comercio aéreos legales, haciendo respetar sus intereses y pabellones, combatir la piratería, la contravención a las leyes y disposiciones sobre navegación, comercio aéreo y tratados internacionales.

CONSIDERANDO OCTAVO: Que la Ley de Aviación Civil de la República Dominicana, No. 491-06, el Director o Directora General del Instituto Dominicano de Aviación Civil, dará especial consideración a las necesidades de defensa y seguridad nacional, de la aviación comercial y general y al derecho público de tránsito a través del espacio aéreo.

CONSIDERANDO NOVENO: Que el Decreto No. 876-09, del 25 de noviembre del 2009, asigna recursos económicos al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria para garantizar la seguridad de la aviación civil, así como a la Fuerza Aérea Dominicana para la adquisición de equipos y el mantenimiento del Sistema de Defensa Aérea de la República Dominicana, en cuanto a su misión de proteger el espacio aéreo nacional.

CONSIDERANDO DÉCIMO: Que los actos de interferencias ilícitas pueden ocurrir tanto en tierra como en vuelo, por lo que se hace imprescindible que el Estado cuente con los mecanismos necesarios de vigilancia aérea para contribuir a la mayor seguridad del espacio aéreo nacional, la disuasión y el control de vuelos ilegales y la prevención de actos ilícitos que puedan afectar la navegación aérea, hecho manifiesto a través de la inversión de recursos para la adquisición y fortalecimiento del Sistema de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo Nacional, con la adquisición de un sistema de radares, aeronaves y centro de mando y control operados por la FAD.

VISTA: La Constitución de la República Dominicana.

VISTO: El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito el 7 de diciembre del 1944, en Chicago, ratificado mediante la Resolución No. 964, del 11 de agosto del 1945, publicado en la Gaceta Oficial No.6331, del 25 de septiembre del 1945.

VISTO: El Convenio sobre las Infracciones y Ciertos otros Actos Cometidos a Bordo de las Aeronaves, suscrito el 14 de septiembre del 1963, en Tokio, Japón, aprobado mediante la Resolución No.15, del 1 de septiembre del 1970, publicada en la Gaceta Oficial No. 9199, del 19 de septiembre del 1970.

VISTO: El Convenio para la Represión del Apoderamiento Ilícito de Aeronaves, suscrito el 16 de diciembre del 1970, en La Haya, Holanda, aprobado mediante la Resolución No. 503, del 3 de marzo del 1973, publicada en la Gaceta Oficial No.9300.

VISTO: El Convenio para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito el 23 de septiembre del 1971, en Montreal, Canadá, aprobado mediante la Resolución No. 408, del 15 de noviembre del 1972, publicada en la Gaceta Oficial No. 9281.

VISTO: El Protocolo para la Represión de los Actos Ilícitos de Violencia en los Aeropuertos que Presten Servicio a la Aviación Civil Internacional, complementario al Convenio para la Represión de los Actos Ilícitos contra la Seguridad de la Aviación Civil, suscrito el 24 de febrero del 1988, en Montreal, Canadá, aprobado mediante la Resolución No. 46-00, publicada en la Gaceta Oficial No.10053, del 31 de julio de 2000.

VISTO: El Convenio sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección, suscrito el 1 de marzo de 1991, en Montreal, Canadá, aprobado mediante la Resolución No. 27-00, publicada en la Gaceta Oficial No.10048, del 15 de junio de 2000.

VISTO: El Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, “Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”.

VISTO: El Código Penal de la República Dominicana.

VISTA: La Ley No. 36 del 18 de octubre del 1965, sobre Comercio, Porte y Tenencia de Armas, publicada en la Gaceta Oficial No. 8950.

VISTA: La Ley No. 583 del 26 de junio del 1970, sobre Secuestros.

VISTA: La Ley No. 873 del 30 de julio de 1978, Orgánica de las Fuerzas Armadas.

VISTA: La Ley No. 8 del 17 de noviembre 1978, que crea la Comisión Aeroportuaria.

VISTA: La Ley No. 50-88 del 30 de mayo del 1988, sobre Drogas y Sustancias Controladas.

VISTA: La Ley No. 76-02 del 19 de julio de 2002, que aprueba el Código Procesal Penal.

VISTA: La Ley No. 491-06 del 22 de diciembre de 2006 sobre Aviación Civil de la República Dominicana, publicada en la Gaceta Oficial No. 10399, del 28 de diciembre de 2006.

VISTA: La Ley No. 426-07 del 11 de septiembre de 2007, sobre Polizonaje.

VISTA: La Ley No.267-08 del 04 de julio de 2008, sobre Terrorismo.

VISTO: El Decreto No. 28-97 del 22 de enero del 1997, que crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria CESA, como una dependencia del Ministerio de las Fuerzas Armadas.

VISTO: El Decreto No. 616-08 del 30 de septiembre del 2008, que aprueba y pone en vigencia el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

VISTO: El Decreto No. 876-09 del 25 de noviembre del 2009, que modifica el Decreto No.655-08, del 17 de octubre de 2008, y asigna US\$1.50 al Cuerpo Especializado en

Seguridad Aeroportuaria, por pasajeros transportados en vuelo internacional, en entrada y salida.

VISTO: El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), en su cuarta edición, de enero de 2011.

VISTO: El Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), en su segunda edición, diciembre del 2010.

VISTO: El Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), en su quinta edición, enero del 2011.

VISTO: El Documento No. 8973, de la Organización de Aviación Civil Internacional, denominado “Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita”.

VISTO: El Documento No. 9562 de la Organización de Aviación Civil Internacional, denominado “Manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos”.

VISTO: El Documento No. 9082 de la Organización de Aviación Civil Internacional, relativo a la política de la OACI sobre los Derechos Aeroportuarios y Servicios de Navegación Aérea.

HA DADO LA SIGUIENTE LEY:

TÍTULO I

DE LAS DISPOSICIONES INICIALES

CAPÍTULO I

DEL OBJETO

Artículo 1.- Objeto. El objeto de esta ley es prevenir y sancionar los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, las aeronaves, los aeropuertos y aeródromos, infraestructuras e instalaciones que brinden servicio a la aviación civil, teniendo presente la seguridad, la regularidad y eficacia de los vuelos.

CAPÍTULO II

DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.- Ámbito de aplicación. La seguridad, protección y salvaguarda de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, se rige por la presente ley, sus reglamentos de aplicación y lo estipulado en los tratados y convenios internacionales sobre la materia, ratificados por la República Dominicana.

Párrafo I.- En caso de contradicciones entre la presente ley y los tratados y convenios internacionales, prevalecerá lo dispuesto en estos últimos.

Párrafo II.- Sus disposiciones para fines de inspección, vigilancia, control y sanción, alcanzan tripulaciones, pasajeros, aeronaves y efectos transportados, así como cualquier persona que realice actividades de seguridad de la aviación civil en el territorio nacional o de otra forma se encuentre bajo la jurisdicción nacional o por las normas aplicables del derecho internacional.

Párrafo III.- Para los casos no previstos por esta ley, los reglamentos, programas, tratados y convenios internacionales, que regulen la materia, se aplicarán las disposiciones de las leyes análogas, el derecho común y a falta de éstas, los principios generales del derecho.

CAPÍTULO III DE LAS DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS

Artículo 3.- Definiciones. Para los fines de la presente ley y sus reglamentos se asumen las siguientes definiciones y acrónimos:

- 1) **Actos de Interferencia Ilícita:** Actos o tentativas destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil y del transporte aéreo. Se considerarán como actos de interferencia ilícita los siguientes:
 - a) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
 - b) Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos.
 - c) Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica.
 - d) Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas, sustancias o artefactos peligrosos con fines criminales.
 - e) Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.
 - f) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.
- 2) **Aeródromo:** Un área definida de tierra o agua, que comprende todas las instalaciones, edificaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento en superficie de aeronaves.
- 3) **Aeronave de carga:** Toda aeronave que transporta mercancías o bienes tangibles.
- 4) **Aeronave de pasajeros:** Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación o empleados del explotador, que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes o acompañantes de algún envío u otra carga.
- 5) **Aeronave en servicio:** Se considerará que una aeronave se encuentra en servicio, desde que el personal de tierra o la tripulación comienza las operaciones previas a

un determinado vuelo, hasta veinticuatro horas después de cualquier aterrizaje; el período en servicio se extenderá, llegado el caso, durante todo el tiempo que la aeronave se encuentre en vuelo.

- 6) **Aeronave en vuelo:** Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque; en caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y bienes a bordo.
- 7) **Aeronave:** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- 8) **Aeropuerto internacional:** Todo aeródromo de uso público designado por el Poder Ejecutivo, como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, donde se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, salud pública, reglamentación fitozoosanitaria y otros requerimientos.
- 9) **Agente de Detección:** Sustancia que se introduce en un explosivo a fin de poder detectarlo.
- 10) **Alerta de bomba:** Estado de alerta implantado por la autoridad competente para poner en marcha un plan de intervención, destinado a contrarrestar las posibles consecuencias de una amenaza comunicada, anónima o de otro tipo o del descubrimiento de un artefacto o de un objeto sospechoso en una aeronave, en un aeropuerto o en una instalación de aviación civil.
- 11) **Altos explosivos:** Comprende, sin que esta lista sea exhaustiva, la ciclotetrametilentanitrato (hmx), el tetranitrato de pentaeritritol (petn) y la ciclotrimetilentrinitramina (rdx).
- 12) **Armas blancas:** Descripción general que se aplica, sin que esta lista sea limitativa, a todas las armas cortantes, punzantes, contundentes y punzo cortantes, tales como: cortaplumas, navajas, se villanas, estoques, puñales, estiletes, verdugillos, dagas, sables, espadas, machetes, cuchillos, tijeras y cualquier otro instrumento afilado o con puntas.
- 13) **Armas BQN:** Descripción general que se aplica a:
 - a) Las “armas biológicas”, que incluyen:
 - a.1) Agentes microbianos u otros agentes biológicos o toxinas de cualquier origen o método de producción, de tales tipos y en tales cantidades que no corresponden a las aplicaciones profilácticas, de protección u otros fines pacíficos.
 - a.2) Armas, equipos o sistemas vectores diseñados para la utilización de dichos agentes o toxinas con propósitos hostiles o en un conflicto armado.
 - b) Las “armas químicas”, que incluyen, conjunta o separadamente:
 - b.1) Sustancias químicas tóxicas y sus precursores, excepto cuando estuvieran destinados para:

- 22) **CESA:** Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, de acuerdo al Decreto No. 28-97, del 22 de enero del 1997.
- 23) **CNCC:** Centro Nacional de Coordinación y Control.
- 24) **Circular de seguridad:** Documento escrito, emitido y publicado por el CESAC, con la finalidad de informar y divulgar informaciones que se consideren importantes y/o necesarias para la seguridad de la aviación civil.
- 25) **CONASAC:** Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.
- 26) **Control de seguridad:** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.
- 27) **Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC):** Es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, designada por el Estado dominicano para que sea responsable de la preparación, aplicación y cumplimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 28) **Directiva de seguridad:** Documento emitido por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, con el objetivo de implementar medidas y procedimientos necesarios para la seguridad de la aviación civil y cuyo cumplimiento será obligatorio.
- 29) **Equipaje:** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se transportan en las aeronaves mediante convenio con el explotador.
- 30) **Equipaje acompañado:** Es el equipaje de mano del pasajero.
- 31) **Equipaje de bodega o equipaje facturado:** Equipaje procedente de pasajeros de buena fe que sean titulares de un billete válido y que hayan sido sometidos al proceso de presentación del equipaje, a cargo de un agente responsable o de un representante autorizado del explotador.
- 32) **Equipaje de transferencia:** Equipaje de los pasajeros que se transbordan de la aeronave de un explotador a la aeronave de otro explotador durante el viaje del pasajero.
- 33) **Equipaje extraviado:** Equipaje que involuntaria o inadvertidamente es separado de los pasajeros y de la tripulación a la cual pertenece.
- 34) **Equipaje no acompañado:** Equipaje que se transporta como carga, ya sea en la misma aeronave en que viaja la persona a quien pertenece, ya sea en otra.
- 35) **Equipaje no identificado:** El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.
- 36) **Equipaje no reclamado:** Equipaje que llega al aeropuerto y que ningún pasajero reclama.
- 37) **Equipo de seguridad:** Dispositivos de carácter especializado que se utilizan individualmente o como parte de un sistema, en la prevención o detección de actos de interferencia ilícita en la aviación civil, sus instalaciones y servicios.
- 38) **Espacio aéreo nacional:** Es el espacio aéreo sobre el territorio nacional.

- 39) **Estado contratante o Estado signatario:** Estado parte de los convenios internacionales en materia de seguridad de la aviación.
- 40) **Estado de matrícula:** Estado en el que está matriculada una aeronave.
- 41) **Estado productor:** Todo Estado en cuyo territorio se fabriquen explosivos plásticos.
- 42) **Estudio de seguridad:** Evaluación de las necesidades en materia de seguridad, incluyendo la identificación de los puntos vulnerables que podrían aprovecharse para cometer un acto de interferencia ilícita y la recomendación de medidas correctivas.
- 43) **Explotador de aeronaves:** Persona, organismo o empresa que se dedica a la explotación de aeronaves.
- 44) **Explotador u operador de aeropuerto:** Persona jurídica u organismo al que se le ha otorgado la explotación económica, administración, mantenimiento, operación y funcionamiento del aeropuerto, en forma total o parcial para ejercer dichas funciones por sí o por terceros.
- 45) **Fabricación:** Todo proceso, incluido el reprocesamiento, que dá como resultado explosivos.
- 46) **FAD:** Fuerza Aérea Dominicana.
- 47) **IDAC:** Instituto Dominicano de Aviación Civil.
- 48) **Inspección de seguridad de la aeronave:** Inspección completa del interior y exterior de la aeronave, con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.
- 49) **Inspección de seguridad:** Examen de la aplicación de los requisitos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil por una línea aérea, un aeropuerto u otro organismo encargado de la seguridad de la aviación civil.
- 50) **Inspección:** Aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados para identificar o detectar armas, explosivos, sustancias, objeto u otros artefactos peligrosos, que puedan ser utilizados para la comisión de un acto de interferencia ilícita.
- 51) **Mercancía peligrosa:** Todo artículo o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas o que haya sido clasificado conforme a tales instrucciones.
- 52) **Medidas correctivas:** Medidas adoptadas para solucionar los incumplimientos o deficiencias evidenciadas y para satisfacer las recomendaciones de las actividades de control de calidad AVSEC.
- 53) **MIFFAA:** Ministerio de las Fuerzas Armadas.
- 54) **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.
- 55) **Oficial de seguridad a bordo:** Una persona empleada y que ha recibido instrucción del gobierno del Estado del operador o del gobierno de otro Estado contratante, para viajar en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría, las personas empleadas para prestar servicios de protección personal

exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

- 56) Pasajero perturbador:** Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.
- 57) Pasajeros insubordinados:** Personas que cometen a bordo de una aeronave civil, desde el momento en que se cierra la puerta de la aeronave antes del despegue hasta el momento en que se vuelve a abrir después del aterrizaje, un acto de:
- a) Agresión, intimidación, amenaza o acto temerario intencional que pone en peligro el orden o la seguridad de los bienes o las personas.
 - b) Agresión, intimidación, amenaza o interferencia en el desempeño de las funciones de un miembro de la tripulación o que disminuye la capacidad de éste para desempeñar dichas funciones.
 - c) Acto temerario intencional o daño a una aeronave, su equipo o estructuras y equipo de atención que ponen en peligro el orden y la seguridad operacional de la aeronave o la seguridad de sus ocupantes.
 - d) Comunicación de información que se sabe que es falsa, poniendo con ello en peligro la seguridad operacional de una aeronave en vuelo.
 - e) Desobediencia de órdenes o instrucciones legítimas impartidas con la finalidad de realizar operaciones seguras, ordenadas o eficientes.
- 59) Plan Nacional de Contingencia (PNC):** Es el documento que contiene las acciones a tomar para manejar los sucesos que representen actos de interferencia ilícita que tengan carácter nacional.
- 60) Programa de Seguridad de Aeropuerto (PSA):** Es el documento de seguridad de la aviación civil que debe elaborar cada aeropuerto para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- 61) Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves (PSEA):** Es el documento de seguridad de la aviación civil que deben elaborar los explotadores de aeronaves, a fin de establecer cómo cumplirán con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil y con el programa de seguridad de aeropuerto.
- 62) Programa de Seguridad:** Medidas adoptadas para proteger a la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.
- 63) Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC):** Es el documento de seguridad de la aviación civil que permite determinar si se cumple con el programa nacional de seguridad de la aviación civil y validar su eficacia.
- 64) Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC):** Es el documento de seguridad de la aviación civil que abarca todo lo relacionado con la instrucción del personal de seguridad y no seguridad, incluyendo su reclutamiento, selección, clasificación para las diferentes

categorías, certificación, módulos de entrenamiento, registro de entrenamiento y programas de entrenamiento.

- 65) Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC):** Es el documento de seguridad de la aviación civil dirigido a la aplicación de las normas y los métodos recomendados del Anexo 17 (seguridad), del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, así como las disposiciones relativas a la seguridad de la aviación civil, que contienen los anexos, otros documentos y convenios relacionados en materia de seguridad de la aviación civil.
- 66) Proveedor de Servicios de Seguridad:** Cualquier persona jurídica autorizado por el CESAC, que brinde servicios en materia de seguridad de la aviación civil a sí misma, o a terceros, tales como a los explotadores de aeronaves, a los explotadores de aeródromos y aeropuertos, agentes acreditados, empresas de aprovisionamiento y de suministros o a cualquiera otra entidad que opere en los aeropuertos.
- 67) Seguridad de la aviación:** Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.
- 68) Sistema nacional de seguridad y defensa del espacio aéreo:** Integración de todos los elementos disponibles, aeronaves, personal técnico, comunicaciones, radares, data e informaciones de los organismos competentes y de inteligencia que intervienen en la aviación civil, para proporcionar una adecuada y eficaz vigilancia, protección y defensa del espacio aéreo nacional, operado por la Fuerza Aérea Dominicana, a través de un centro de mando, control y comunicaciones.
- 69) Sustancia Química Tóxica:** Toda sustancia química que, por su acción química sobre los procesos vitales, pueda causar la muerte, la incapacidad temporal o lesiones permanentes a seres humanos o animales. Quedan incluidas todas las sustancias químicas de esa clase, cualquiera que sea su origen o método de producción y ya sea que se produzcan en instalaciones, como municiones o de otro modo.
- 70) Tasa Especializada:** Tarifas, cobros o derechos aplicados a los usuarios por servicios prestados provenientes de determinadas actividades relacionadas con la aviación.

CAPÍTULO IV

DEL TERRITORIO, SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN

Artículo 4.- Jurisdicción. Quedan sometidos a la jurisdicción dominicana:

- 1) Los actos de interferencia ilícita ejecutados o intentados y cualquiera otra violación a los tratados y convenios internacionales ratificados por el Estado

dominicano, leyes, reglamentos y programas que regulen la seguridad de la aviación civil, cometidos a bordo de aeronaves dominicanas dentro del territorio de la República Dominicana o mientras vuelen sobre alta mar o sobre territorio no sometido a la soberanía de otro Estado.

- 2) Los actos de interferencia ilícita ejecutados o cualquier violación a los tratados y convenios internacionales ratificados por el Estado dominicano, leyes, reglamentos y programas que regulen la seguridad de la aviación civil, cometidos a bordo de aeronaves dominicanas mientras vuelen sobre territorio de un Estado extranjero, excepto en aquellos casos en que interesen a la seguridad o al orden público del Estado subyacente.
- 3) Los actos de interferencia ilícita ejecutados o cualquier violación a los tratados y convenios internacionales ratificados por el Estado dominicano, leyes, reglamentos y programas que regulen la seguridad de la aviación civil, cometidos a bordo de aeronaves extranjeras que vuelen sobre territorio dominicano o se encuentren estacionadas en él, cuando tales actos o faltas interesen o incidan en la seguridad o el orden público de la República Dominicana o cuando se produzcan o se pretenda que tengan efecto en el territorio nacional.
- 4) Cuando se trate de un acto de interferencia ilícita o cualquier violación a los tratados y convenios internacionales ratificados por el Congreso, leyes, reglamentos y programas que regulen la seguridad de la aviación civil, cometidos durante un vuelo de una aeronave extranjera, se aplicarán las leyes dominicanas si se realiza en la República Dominicana el primer aterrizaje posterior a la comisión del delito.
- 5) Los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de las aeronaves utilizadas en la República Dominicana, en servicios de aduana o de policía.
- 6) Los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de aeronaves utilizadas en la República Dominicana, en servicios militares, cometidos por civiles.

Artículo 5.- Aplicación del Derecho Internacional. Los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, que involucren aeronaves de Estado, de Estados extranjeros, quedan sometidos a las normas aplicables del derecho internacional.

TÍTULO II

DEL CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

CAPÍTULO I

DE LA CREACION Y SIMBOLOS DEL CESAC

Artículo 6.- Creación. Se crea el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC), órgano dependiente del Ministerio de las Fuerzas Armadas. Es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, con

facultad para aplicar la presente ley y las normas y métodos recomendados, contenidos en el Anexo 17, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Párrafo.- El CESAC se rige en cuanto a su composición y dependencias conforme a lo establecido en la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas.

Artículo 7.- Competencia. El CESAC es competente para recibir válidamente y de manera directa las correspondencias y documentos relativos a la seguridad de la aviación civil, que sean notificados o remitidos por la OACI.

Párrafo.- Toda correspondencia y textos relativos a la seguridad de la aviación civil que procedan de la OACI, sea cual fuere la autoridad, departamento u organismo que la reciba debe tramitarlas inmediatamente al CESAC, como autoridad competente en la materia.

Artículo 8.- Membrecía en la Comisión Aeroportuaria. El Director General del CESAC es miembro de la Comisión Aeroportuaria, creada en virtud de la Ley No. 8 del 17 de noviembre de 1978, sobre la Comisión Aeroportuaria, con las mismas prerrogativas atribuidas a los demás miembros de dicha comisión.

Artículo 9.- Bandera del CESAC. La bandera del CESAC es de color azul marino, sus usos y dimensiones son establecidos en el Reglamento Interno del CESAC.

Artículo 10.- Himno del CESAC. El himno del CESAC es el “Canto al CESAC”, de la autoría del Coronel Julio César Cabrera Rodríguez, E.N.

Artículo 11.- Logo del CESAC. El logo del CESAC está representado por dos alas color azul celeste, flanqueadas por dos ramas de laurel, teniendo en su centro una estrella amarilla sostenida por un sable y en su parte superior un lienzo azul celeste con la inscripción “CESAC” en letras amarillas. En la estructura y descripción del mismo, simbolizan lo siguiente:

- 1) Las alas: el concepto de aviación en sentido general.
- 2) Las ramas de laurel: la visión de excelencia con que se maneja el personal de seguridad aeroportuaria en territorio dominicano.
- 3) La estrella amarilla sostenida en el sable: la unidad de los servicios de seguridad y la autoridad del CESAC, como responsable de proporcionar protección a la seguridad de la aviación contra los actos de interferencia ilícita.
- 4) Lienzo azul con las siglas CESAC: la identificación del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, como autoridad competente de seguridad de la aviación en territorio dominicano.

CAPÍTULO II

DE LA ESTRUCTURA ORGÁNICA DEL CESAC

Artículo 12.- Estructura Orgánica. La estructura orgánica del CESAC está conformada por:

- 1) La Dirección General.
- 2) La Subdirección General.
- 3) La Comisión Técnica.
- 4) La Supervisoría General.
- 5) La Inspectoría General.
- 6) La Dirección de Control de Calidad (AVSEC).
- 7) La Dirección de Operaciones.
- 8) Las Direcciones de Áreas, Departamentos, Secciones y Unidades que establezca el CESAC autorizadas por el Ministerio de las Fuerzas Armadas, previa aprobación del Ministerio de Administración Pública.
- 9) Las Direcciones de Seguridad de Aeropuertos.

Párrafo I.- Los directores de seguridad de aeropuertos deberán poseer experiencia en sus respectivas áreas y tener títulos, certificados o licencias que acrediten su competencia en materia de seguridad de la aviación civil.

Párrafo II.- El CESAC cuenta con el personal técnico y demás empleados y funcionarios que se requieran para el mejor cumplimiento de las funciones que se le encomiendan en la presente ley, los cuales serán designados por el Ministro de las Fuerzas Armadas a solicitud del Director General del CESAC.

CAPÍTULO III

DE LAS ATRIBUCIONES DEL CESAC

Artículo 13.- Atribuciones. Son atribuciones del CESAC:

- 1) Elaborar, aplicar, revisar y mantener actualizado el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC) y el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), de conformidad a los requerimientos internacionales, las directrices de la política gubernamental y el nivel de amenaza latente.
- 2) Asignar tareas y coordinar las actividades con los organismos del Estado, explotadores de aeronaves y de aeropuertos, empresas de servicios de seguridad y otras personas físicas o jurídicas involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).
- 3) Coordinar con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), con la Junta de Aviación Civil (JAC) y la Comisión Aeroportuaria, en el ámbito de sus respectivas competencias, la aplicación de esta ley y la elaboración y aplicación

de los programas de seguridad señalados en los literales a) y l) del presente artículo.

- 4) Aplicar los tratados internacionales ratificados por el Estado dominicano en materia de seguridad de la aviación civil.
- 5) Salvaguardar la aviación civil contra actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correos, cargas, mercancías y artículos transportados, así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario.
- 6) Fiscalizar y controlar el transporte, tenencia, porte de armas, explosivos y demás elementos de peligro potencial en el ámbito aeroportuario.
- 7) Adoptar medidas que den respuesta inmediata a situaciones de crisis derivadas de circunstancias como el apoderamiento ilícito de aeronaves, amenazas de bombas, sabotajes o de cualquier otro evento crítico o delictivo que pudiera acontecer en el ámbito aeroportuario y en las aeronaves.
- 8) Planificar y desarrollar estrategias y acciones tendentes a la prevención de delitos en el ámbito aeroportuario.
- 9) Auxiliar al Ministerio Público y a las demás autoridades competentes en la investigación y persecución de hechos y actividades delictivas que atenten contra la seguridad de la aviación civil, cometidos en el ámbito aeroportuario.
- 10) Regular, certificar y fiscalizar a los proveedores de servicios privados de seguridad aeroportuaría.
- 11) Presentar informes al Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), sobre los estudios de seguridad realizados en los aeropuertos y la necesidad de adquisición y actualización de sistemas y equipos de seguridad eficientes, y si procede, tramitarlos a la Comisión Aeroportuaría para los fines correspondientes.
- 12) Exigir, evaluar, aprobar y ordenar la puesta en vigencia de los Programas de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves (PSEA), de los Consignatarios de Aeronaves, de los Proveedores de Servicio Privado de Seguridad de la Aviación, y de los Programas de Seguridad de otros proveedores de servicios en los aeropuertos ubicados en territorio nacional.
- 13) Realizar las inspecciones de seguridad, estudios de seguridad, auditorías y pruebas de seguridad necesarias para asegurar el cumplimiento de la presente ley, del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), del Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), del Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC) y de los programas conexos en materia de seguridad.
- 14) Asegurar los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

- 15) Examinar las recomendaciones formuladas por los comités de seguridad de aeropuertos, a fin de tomar las medidas correspondientes.
- 16) Velar por la implementación, mantenimiento, eficientización y modernización de las normas, métodos y procedimientos de seguridad de la aviación civil, tendentes a la preservación de las vidas y bienes relacionados con la misma, que permitan proporcionar una rápida respuesta a cualquier amenaza creciente.
- 17) Proteger la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita o de otros que atenten contra la seguridad de la aviación.
- 18) Dar una respuesta rápida y eficaz a cualquier amenaza creciente a la seguridad de la aviación civil.
- 19) Poner a disposición de los explotadores de aeropuertos y aeronaves que operan en territorio dominicano y otras entidades interesadas, una versión por escrito de las partes pertinentes del PNSAC, PSA o de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos de los mismos.
- 20) Recibir, compilar, analizar y distribuir información sobre las amenazas a la seguridad de la aviación civil, y en función de las mismas disponer y aplicar cuantas medidas de seguridad se consideren necesarias.
- 21) Proporcionar protección y procedimientos apropiados a la información confidencial sobre seguridad, facilitada por otros Estados contratantes, o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados, a fin de asegurarse de que se evite el uso inapropiado o la divulgación de dicha información.
- 22) Notificar a la OACI, lo antes posible, toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad, cuando el Estado dominicano sea afectado por un acto de interferencia ilícita.
- 23) Activar el Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC), una vez se produzca una situación de contingencia nacional, o emergencia a fin de mitigar la misma abreviando los tiempos de ejecución a través de una adecuada e inmediata coordinación con los organismos competentes.
- 24) Realizar, a solicitud de los operadores de aeropuertos, la depuración necesaria para la expedición de los carné de identificación y acceso a los aeropuertos, pudiendo utilizar los mecanismos que entienda pertinentes, incluyendo la realización de pruebas anti-doping para completar ese proceso, cuyos resultados tramitará al operador de aeropuertos responsables de expedir los carné correspondientes.
- 25) Autorizar la expedición de carné de identificación y acceso a los aeropuertos, previa depuración correspondiente, pudiendo utilizar los mecanismos que entienda necesarios, incluyendo la realización de pruebas anti-doping para completar este proceso, cuyos resultados tramitará al operador aeroportuario correspondiente.

Párrafo.- El CESAC puede modificar provisionalmente el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), atendiendo a requerimiento nacional,

internacional o el nivel de amenaza latente, debiendo procurar la aprobación definitiva de dichas modificaciones por el CONASAC, en caso de que estas medidas deban ser mantenidas por un período de tiempo mayor a seis meses.

Artículo 14.- Servicios de seguridad eficientes. El CESAC vigila que estén disponibles los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares, necesarios para proporcionar servicios de seguridad eficientes en cada aeropuerto.

Párrafo.- Corresponde a los explotadores u operadores de aeropuertos suministrar y mantener los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares de seguridad y ponerlos bajo el control operacional del CESAC.

CAPÍTULO IV

DE LAS ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR GENERAL DEL CESAC

Artículo 15.- Atribuciones del Director General del CESAC. El Director General del CESAC es responsable de ejercer las atribuciones que le confiere esta ley, cumplir todos los deberes y obligaciones del CESAC y tiene control sobre el personal y las actividades de la institución.

Artículo 16.- Facultad de aprobar y modificar el PNCCSAC y PNISAC. El Director General del CESAC, como autoridad nacional competente en materia de seguridad de la aviación civil, tiene la facultad aprobatoria de las modificaciones y actualizaciones realizadas al Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC) y al Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC).

Artículo 17.- Puesta en vigencia de programas de seguridad. El Director General del CESAC en ejercicio de sus atribuciones conferidas por la presente ley, aprueba y ordena la puesta en vigencia de los Programas de Seguridad de Aeropuertos (PSA), los Programas de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves (PSEA), los Programas de Seguridad de los Consignatarios de Aeronaves, los Programas de Seguridad de los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad de la Aviación, y los Programas de Seguridad de otros Proveedores de Servicios en los aeropuertos ubicados en el territorio nacional.

Artículo 18.- Medidas cautelares o correctivas. El Director General del CESAC en ejercicio de sus atribuciones debe disponer las medidas cautelares o correctivas necesarias en coordinación con las autoridades competentes, incluyendo la suspensión de las operaciones aeroportuarias y aeronáuticas a toda persona física o moral que ejerza procedimientos de seguridad de la aviación, cuando de manera fehaciente se confirme que se han cometido violaciones a las reglamentaciones nacionales y documentos conexos en materia de seguridad de la aviación que pongan en alto riesgo el sistema de seguridad de la aviación civil.

CAPÍTULO V

DE LAS ATRIBUCIONES DE CONTROL DE CALIDAD AVSEC

Artículo 19.- Atribución del Director de Control de Calidad AVSEC. El Director de Control de Calidad AVSEC del CESAC, debe elaborar, revisar, actualizar, someter a la aprobación del Director General del CESAC y aplicar el Programa Nacional de Control de Calidad de la Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), con el propósito de determinar el cumplimiento del (PNSAC) y validar su eficacia.

Artículo 20.- Labores de los inspectores generales de seguridad de la aviación civil. Los inspectores nacionales de seguridad de la aviación civil, en ejercicio de las funciones propias de su cargo, quedan investidos de autoridad legal para:

- 1) Realizar investigaciones, auditorías de seguridad, inspecciones de seguridad, estudios de seguridad y pruebas de seguridad, a toda entidad que interviene en la seguridad de la aviación civil en la República Dominicana.
- 2) Tener acceso sin restricciones ni limitaciones a las aeronaves, los aeropuertos e instalaciones aeronáuticas en tareas de inspección de seguridad, relacionadas al cumplimiento de sus funciones.
- 3) Requerir, tener acceso y recibir las documentaciones de seguridad para evaluarlas.
- 4) Requerir la implementación de medidas correctivas inmediatas cuando las medidas de seguridad dispuestas en las reglamentaciones nacionales y sus documentaciones conexas se hayan visto violadas o comprometidas, poniendo en peligro la seguridad de la aviación, siempre que no implique el cierre o suspensión total o parcial de las operaciones aeroportuarias y aeronáuticas.

Párrafo.- Las actividades de control de calidad enunciadas precedentemente y referidas en el Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), deben ser realizadas sin restricción y en cualquier momento, a las actividades de aviación civil para determinar si se cumple con el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y validar su eficacia.

Artículo 21.- Creación del sistema confidencial de presentación de informes de las actividades de control de calidad. Se dispone la creación de un sistema confidencial de presentación de informes de las actividades de control de calidad, complementario al PNCCSAC, con el objetivo de analizar la información de seguridad proporcionada por pasajeros, miembros de la tripulación y personal de tierra.

CAPÍTULO VI

DE LAS ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

Artículo 22.- Atribuciones del Director de Seguridad de Aeropuerto. Cada aeropuerto cuenta con un Director de Seguridad designado por el Director General del CESAC, el cual actuando bajo su autoridad, tiene las siguientes atribuciones:

- 1) Es el principal responsable de la seguridad y protección de la aviación civil (AVSEC) en el aeropuerto.

- 2) Presidir el Comité de Seguridad de Aeropuerto, con la misión de cumplir con las normas y procedimientos de seguridad establecidas en el PNSAC y el PSA de cada aeropuerto, y analizar situaciones presentadas que afectan la seguridad de la aviación y el buen desenvolvimiento de las actividades en el aeropuerto con el objetivo de tomar decisiones consensuadas con los demás organismos que convergen en el aeropuerto.
- 3) Coordinar la aplicación de las medidas de seguridad con los organismos del Estado, explotadores de aeropuertos y de aeronaves, los proveedores de servicios de seguridad e instituciones privadas que inciden en la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto.
- 4) Supervisar los servicios de seguridad militar, policial y de los proveedores de servicios de seguridad privada en el aeropuerto.
- 5) Elaborar, revisar, actualizar y someter a la aprobación del Director General de CESAC el Programa de Seguridad de Aeropuertos (PSA).

TÍTULO III

DEL COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONASAC)

CAPÍTULO I

DE LA CREACION E INTEGRACION DEL CONASAC

Artículo 23.- Creación del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil. Se crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), dependiente del Ministerio de las Fuerzas Armadas.

Párrafo.- El CONASAC es el órgano colegiado interinstitucional del Estado, responsable de prestar el apoyo requerido por la autoridad competente en asuntos derivados de la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, así como la coordinación, al más alto nivel, con los organismos involucrados en la aplicación y cumplimiento de medidas de seguridad en él contenidas.

Artículo 24.- Integración del CONASAC. El CONASAC está integrado por los siguientes miembros:

- 1) Son Miembros Titulares:
 - a) El Ministro de las Fuerzas Armadas.
 - b) El Jefe Estado Mayor de la Fuerza Aérea Dominicana.
 - c) El Jefe de la Policía Nacional.
 - d) El Presidente de la Junta de Aviación Civil.
 - e) El Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil.
 - f) El Director General del CESAC.
 - g) El Presidente de la Dirección Nacional de Control de Drogas.

- h) El Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario.
 - i) El Director General de Aduanas.
 - j) El Director General de Migración.
 - k) El Director del Departamento Nacional de Investigaciones.
 - l) Un representante de los Operadores de Aeropuertos Concesionados del país.
 - m) Un representante de los Operadores de Aeropuertos Privados del país.
 - n) Un experto en seguridad de la aviación civil designado por el Presidente de la República.
 - o) Un representante de la Asociación de las Líneas Aéreas (ALA), designado oficialmente por dicha asociación.
- 2) Son Miembros Auxiliares:
- a) El Ministro de Relaciones Exteriores.
 - b) El Ministro de Turismo.
 - c) El Ministro de Agricultura.
 - d) El Director de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto (J-2) del Ministerio de las Fuerzas Armadas.
 - e) El Director de Pasaportes.
 - f) El Director del Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM).

Párrafo I.- El Ministro de las Fuerzas Armadas es el Presidente del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, (CONASAC).

Párrafo II.- Los miembros auxiliares son convocados por el Presidente del CONASAC, para participar en las reuniones en las cuales se traten asuntos relacionados con sus respectivas competencias, con derecho a voz y voto.

Párrafo III.- El Presidente, los demás miembros titulares y auxiliares de CONASAC podrán hacerse representar por un funcionario de su institución, de jerarquía inmediatamente inferior.

Párrafo IV.- El Secretario del CONASAC es el Director Jurídico del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, quien debe participar en las reuniones con voz, pero sin voto.

Artículo 25.- Composición de pleno. Componen el Pleno del CONASAC, el Presidente, los miembros titulares y el secretario. Se reúnen en sesión ordinaria una vez cada seis meses, y en sesión extraordinaria cuando sea convocada por el Presidente a iniciativa propia, o a solicitud del Director General del CESAC o a solicitud de un tercio de los miembros titulares.

Párrafo I.- El CONASAC puede constituir comisiones y grupos de trabajo especializados para el estudio de asuntos concretos, en la forma que establezca el Pleno del CONASAC.

Párrafo II.- Las comisiones y grupos de trabajo tienen la consideración de órganos de trabajo del CONASAC y están integrados por los representantes que designen las instituciones u organismos que conforman dicho Comité Nacional, los cuales serán presididos por el miembro designado por el Pleno.

Párrafo III.- Los informes, estudios o propuestas elaborados por las comisiones y grupos de trabajo no tendrán carácter vinculante y se elevarán al Pleno para conocimiento y decisión.

CAPÍTULO II

DE LAS ATRIBUCIONES DEL CONASAC

Artículo 26.- Atribuciones del CONASAC. Son atribuciones del CONASAC las siguientes:

- 1) Informar al Presidente de la República sobre la implementación y resultados de las políticas y estrategias en materia de seguridad aeroportuaria y de la aviación civil y recomendarle las medidas que sean de su alta competencia.
- 2) Coordinar, al más alto nivel, las actividades en materia de seguridad entre los diferentes departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y de aeronaves y de otras entidades involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, o de las que se requiera la ejecución de alguna medida, obra o trabajo que contribuya a mejorar los aspectos de seguridad en armonía con los de facilitación.
- 3) Aprobar el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), propuesto por el CESAC.
- 4) Disponer las medidas de coordinación para la eficaz actuación de las autoridades civiles, militares, policiales y de los organismos de seguridad del Estado, que forman parte del sistema de seguridad de la aviación civil, para la prevención de riesgos en la materia.
- 5) Aprobar los cobros a los usuarios que se establezcan para cubrir los costos de los servicios de instrucción, acreditación, certificación y anti-doping.
- 6) Asesorar al CESAC en sus funciones con relación a las medidas de seguridad de la aviación necesarias para hacer frente a las amenazas para la aviación civil, sus instalaciones y sus servicios.
- 7) Mantener bajo examen constante la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar estas medidas como resultado de información sobre nuevas amenazas, evolución de la tecnología y las técnicas de seguridad de la aviación y otros factores.
- 8) Cualquier otra función que le sea atribuida mediante la presente ley o cualquier otra disposición legal.

Artículo 27.- Actos de interferencia ilícita de carácter nacional. El CONASAC, actuando en calidad de Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC), asume la

responsabilidad de manejar los eventos que representen actos de interferencia ilícita que tengan carácter nacional.

Artículo 28.- Regulación de atribuciones para eficientizar las funciones del CONASAC. Mediante reglamento dictado para tal efecto por el CONASAC, se debe regular las atribuciones del Presidente, el Secretario, los miembros, las comisiones, el quórum para las decisiones, y todo cuanto se requiera para eficientizar las funciones del CONASAC.

TÍTULO IV

SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AEREO

CAPÍTULO I

DE LA CREACION DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AEREO

Artículo 29.- Creación. Se crea el Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, integrado por:

- 1) La Fuerza Aérea Dominicana (FAD).
- 2) El Instituto de Aviación Civil (IDAC).
- 3) El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).
- 4) El Departamento Aeroportuario.
- 5) La Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD).
- 6) La Dirección Nacional de Inteligencia (DNI).
- 7) El J2.
- 8) Otras instituciones que podrán incorporarse mediante decreto presidencial.

Párrafo I.- Los integrantes deben poner a disposición del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, todos los recursos de vigilancia y protección del espacio aéreo, así como de comunicaciones, data e intercambio de información en tiempo real. Mediante decreto presidencial podrán incorporarse otras instituciones a dicho sistema.

Párrafo II.- Toda información de vigilancia y control del tránsito aéreo será transmitida a un centro de mando y control, operado por la Fuerza Aérea Dominicana, con el objetivo de contrarrestar las operaciones ilegales que puedan afectar a la aviación civil.

Artículo 30.- Información sensitiva sobre actos de vuelos ilícitos en el espacio aéreo. Las instituciones integrantes deben notificar de inmediato a la FAD toda información sensitiva sobre operaciones de vuelos ilícitos en el espacio aéreo, que atenten o puedan atentar contra la seguridad de la aviación civil o cualquier otra

actividad de crímenes conexos que pueda conllevar a que la FAD inicie los procedimientos legales de defensa para contrarrestar el hecho.

Artículo 31.- Utilización de las informaciones suministradas. Las informaciones suministradas a través del sistema no son utilizadas para fines ajenos a la seguridad y defensa del espacio aéreo nacional.

Artículo 32.- Instalaciones estratégicas para la Seguridad Nacional. Los aeropuertos y aeródromos son considerados como instalaciones estratégicas para la seguridad nacional, por lo tanto las acciones a ejecutar desde el “Sistema de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo” deben brindar especial atención a los mismos.

Artículo 33.- Supervisión y vigilancia de todas las pistas y aeródromos no controlados por el IDAC y el CESAC en todo el territorio nacional. Corresponde a la FAD, la supervisión y vigilancia de todas las pistas y aeródromos domésticos no controlados por el IDAC y el CESAC en todo el territorio nacional.

Párrafo.- La FAD debe velar para que su uso esté acorde a la razón de su construcción, para impedir actividades ilícitas, pudiendo recomendar el cierre de aquella que represente un peligro a la seguridad nacional, a las operaciones de la aviación civil o que su construcción y uso no cuente con la autorización de los organismos correspondientes.

Artículo 34.- Coordinación cívico-militar. Se establece una permanente coordinación cívico-militar e intercambio de informaciones entre la FAD y el IDAC, a los fines de tomar las medidas necesarias para permitir que la información relativa a la operación segura y rápida de los vuelos de las aeronaves civiles se efectúe prontamente entre las dependencias de los servicios de tránsito aéreo y las dependencias militares correspondientes.

Artículo 35.- Defensa de las aeronaves. La FAD es el órgano responsable de garantizar la defensa de todas las aeronaves dentro de los límites del espacio aéreo de la República Dominicana.

Artículo 36.- Recursos para la mejora y el mantenimiento de equipamientos. Para la mejora y mantenimiento continuo del equipamiento necesario para cumplir con su participación en lo establecido mediante la presente ley, la FAD, además de las partidas que se le asigne en el Presupuesto General del Estado, cuenta con recursos provenientes de las tasas especializadas asignadas por el Poder Ejecutivo, de acuerdo con sus necesidades, en un monto igual o superior al establecido mediante el Decreto 876-09.

Artículo 37.- Del Control del Tránsito Aéreo. El control del espacio aéreo y de la navegación aérea por el territorio nacional, corresponderá, de conformidad con sus respectivas leyes, al Ministerio de las Fuerzas Armadas y al Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

Artículo 38.- La Fuerza Aérea Dominicana como responsable principal de la defensa aérea nacional dentro de los límites del espacio aéreo de la República Dominicana, le corresponderá:

- 1) La vigilancia, el control y la defensa del espacio aéreo de soberanía nacional, y.
- 2) El control del tránsito aéreo en el siguiente caso:
 - a) Cuando el Presidente de la República, ante situaciones extraordinarias que ameriten la declaración de estados de excepción, decida que esta competencia sea ejercida por la Fuerza Aérea Dominicana.

TÍTULO V

FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

CAPÍTULO I

DEL PRESUPUESTO

Artículo 39.- Presupuesto. Para el cumplimiento de esta ley el CESAC cuenta con un presupuesto integrado por:

- 1) Los recursos provenientes de las tasas especializadas, de acuerdo a sus necesidades y que deberán ser aprobadas por el Poder Ejecutivo por el monto asignado, siempre igual o superior al establecido mediante el Decreto 876-09, de fecha 25 de noviembre de 2009.
- 2) Las partidas que le sean asignadas en el Presupuesto General del Estado.

Artículo 40.- Fondos provenientes de sanciones pecuniarias. Los fondos provenientes de las sanciones pecuniarias establecidas en la presente ley, deben ser depositados en la Cuenta del Tesoro Nacional y destinados al fomento y desarrollo de la seguridad de la aviación civil.

TÍTULO VI

DE LAS FALTAS Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

CAPÍTULO I

DEL ORGANO COMPETENTE

Artículo 41.- Imposición de sanciones administrativas. El CESAC es el órgano competente para imponer las sanciones administrativas aplicables por la comisión de las faltas previstas en esta ley, programas y sus reglamentos.

CAPÍTULO II

DE LAS CLASIFICACION DE LAS FALTAS

Artículo 42.- Clasificación de faltas. Las faltas se clasifican en leves, moderadas y graves, las cuales son sancionadas de conformidad con lo establecido en la presente ley.

Artículo 43.- Faltas leves. Se consideran faltas leves, las sancionadas con multas de 1 a 10 salarios mínimos del sector público nacional, estas son:

- 1) La violación a los programas de instrucción del personal que labora en instalaciones aeroportuarias relacionados con la instrucción necesaria para el personal contratado.
- 2) La contratación de personal para laborar en instalaciones aeroportuarias sin la acreditación o autorización debida por parte del CESAC en aplicación de sus reglamentos.
- 3) La inobservancia de obligaciones formales o documentales en el cumplimiento de los reglamentos o programas de seguridad aeroportuaria.

Artículo 44.- Faltas moderadas. Se consideran faltas moderadas, las sancionadas con multas de 11 a 20 salarios mínimos del sector público nacional, estas son:

- 1) La reincidencia de una falta leve.
- 2) La violación de los procedimientos para la aplicación de las normas, disposiciones y medidas de seguridad.
- 3) Incumplir los requerimientos que en materia de seguridad disponga la autoridad competente.
- 4) El incumplimiento de uno de los programas de seguridad de el explotador de aeronaves, del aeropuerto o del proveedor de servicios privados de seguridad que perjudiquen la ejecución del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Artículo 45.- Faltas graves. Se consideran faltas graves, las sancionadas con multas de 21 a 50 salarios mínimos del sector público nacional, estas son:

- 1) La reincidencia de una falta moderada.
- 2) La divulgación de información relacionada con las capacidades o deficiencias del sistema de seguridad de la aviación civil.
- 3) Operar sin tener el Programa de Seguridad correspondiente, aprobado por el CESAC.

TÍTULO VII

CRIMENES Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL Y DEL TRANSPORTE AEREO, SU PERSECUCIÓN Y SUS PENAS

CAPÍTULO I

DE LA LEY APLICABLE, JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA

Artículo 46.- Competencia de tribunales dominicanos. Las leyes de la República Dominicana y los tratados y convenios internacionales debidamente ratificados por el Estado dominicano, se aplicarán y los tribunales de la República serán competentes para juzgar los actos que atenten o pudieran atentar contra la seguridad de la aviación civil, en los siguientes casos:

- 1) Si el crimen o delito se comete en el territorio de la República Dominicana.
- 2) Si el crimen o delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en la República Dominicana.
- 3) Si la aeronave a bordo de la cual se cometió el delito aterriza en República Dominicana con el probable responsable todavía a bordo.
- 4) Si el crimen o delito se comete contra o a bordo de una aeronave de matrícula extranjera dada en arrendamiento con o sin tripulación a una persona que tenga en República Dominicana su oficina principal o de no tener tal oficina, su residencia permanente.
- 5) Si el crimen o delito lo comete un nacional dominicano.
- 6) Si el crimen o delito se comete contra un nacional dominicano.
- 7) Si el crimen o delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en territorio dominicano, y
- 8) Cuando el Estado dominicano no conceda la extradición de una persona que haya cometido cualquiera de los crímenes o delitos previstos en este artículo, a otro Estado que haya establecido su jurisdicción sobre dicho crimen o delito.

Artículo 47.- Competencia por disposición de tratados internacionales. Los tribunales de la República Dominicana también son competentes para conocer de actos de interferencia ilícita sin importar el Estado en que se cometan, ni la matrícula de la aeronave, siempre que dicha competencia le haya sido asignada en los convenios y tratados internacionales sobre la seguridad en la aviación civil.

CAPÍTULO II

DE LA PERSECUCION DE LOS CRIMENES Y DELITOS

Artículo 48.- Levantamiento de acta de crimen o delito. Toda vez que se compruebe un acto que atente contra la seguridad de la aviación civil según las previsiones de la presente ley, El CESAC debe levantar un acta o informe con una relación circunstanciada de los hechos, autores o presuntos autores víctimas y demás elementos probatorios, remitiendo las actas o informes a la autoridad judicial que corresponda.

Párrafo.- Las actas o informes levantados por El CESAC en ocasión de hechos regulados por la presente ley, pueden ser incorporados mediante lectura en el proceso penal.

Artículo 49.- Detención de miembros de tripulación de aeronaves. Ante la comisión de un acto de interferencia ilícita en el que sea necesaria la detención de los miembros de la tripulación de una aeronave, la autoridad que efectúe el procedimiento debe tomar

de inmediato las medidas necesarias para determinar, a la brevedad posible, si procede o no la continuación del vuelo.

Artículo 50.- Acciones por crimen o delito en vuelo. Si durante un vuelo se cometiese algún crimen o delito, el comandante de la aeronave debe tomar las medidas necesarias para asegurar que el autor del hecho sea puesto a disposición de la autoridad competente del lugar del primer aterrizaje en el territorio nacional, debiendo levantar un acta o informe, con una relación detallada de los hechos, autores, víctimas y demás elementos probatorios para ser entregada al CESAC, a los fines de que éste la remita a la autoridad judicial competente.

Párrafo.- El acta debe ser firmada por el comandante y de ser posible, por uno o más testigos. Bajo estas formalidades puede ser incorporada al juicio por su lectura, sin perjuicio de que el comandante y el testigo puedan ser citados para prestar su testimonio.

Artículo 51.- Incautación de objetos. Los miembros o funcionarios del CESAC deben incautar los objetos que representen un peligro para la seguridad del vuelo, o que de acuerdo con las leyes y reglamentos nacionales e internacionales, estén prohibidos su transportación o se requiera de una autorización especial para ello.

Párrafo I.- Si esta incautación, por su naturaleza está relacionada con la comisión de un crimen o delito, el funcionario o agente responsable deberá levantar un acta en la cual describa detalladamente el estado de los lugares y de las cosas. A su vez, recogerá y levantará los elementos probatorios útiles, dejando constancia de ello en el acta.

Párrafo II.- El acta debe ser firmada por el funcionario o agente responsable y, de ser posible, por uno o más testigos. Bajo estas formalidades puede ser incorporada al juicio por su lectura, sin perjuicio de que el funcionario y el testigo puedan ser citados para prestar su testimonio.

Párrafo III.- Si se dispusiera el comiso de los objetos incautados mediante sentencia con la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada, serán entregados a las autoridades que sean competentes para recibirlos.

Artículo 52.- Intervención de autoridades del Estado. El CESAC puede requerir el auxilio de otros organismos del Estado o dependencias gubernamentales que velan por la seguridad nacional.

Párrafo.- El CESAC debe acudir al Ministerio Público o a las autoridades judiciales para que se tome cualquier medida que no esté dentro de su competencia, que impida la comisión de actos que puedan poner en peligro la seguridad aeroportuaria o de la aviación civil, salvo el caso de flagrancia.

Artículo 53.- Comunicación al CESAC de actuación autoridad judicial. El Ministerio Público, la autoridad judicial, policial o de seguridad que intervenga en toda actuación o investigación que tenga por objeto o esté vinculado a la seguridad de la aviación civil, que obtenga información cuyo conocimiento pueda evitar o detener la comisión de actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, deberá comunicarla de inmediato al CESAC.

Artículo 54.- Notificación de conocimiento de la infracción. Toda persona que labore en el CESAC, que tenga conocimiento de una o más infracciones de las que prevé la presente ley, debe notificarlo inmediatamente a las máximas autoridades del organismo mediante el mecanismo que internamente será establecido para ello por el CESAC.

Artículo 55.- Registro de actos delictivos contra la seguridad de la aviación civil. Toda información sobre actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, recibida por el CESAC, debe constar en un registro destinado a tales fines, en el cual se consignará además el día, la hora, el medio y los datos de la persona que ofrece la información y del funcionario que la recibe.

Artículo 56.- Obtención y protección de pruebas. Los funcionarios o miembros del CESAC deben practicar las diligencias preliminares dirigidas a obtener y asegurar los elementos de prueba, evitar la fuga u ocultamiento de los sospechosos, recibir las declaraciones de las personas presentes e impedir que el hecho produzca consecuencias ulteriores.

Artículo 57.- Detención de personas y cuidado de espacios por investigación. Cuando en el primer momento de la investigación de un hecho que atente contra la seguridad de la aviación civil, cuya naturaleza lo amerite, y siempre que no sea posible individualizar al autor, al cómplice ni a los testigos y se deba proceder con urgencia para no perjudicar la pesquisa, los funcionarios o miembros del CESAC pueden disponer que los presentes no se alejen del lugar, ni se modifiquen el estado de las cosas ni de los lugares, y disponer las medidas que el caso requiera. En todo caso, el CESAC debe permitir al pasajero y la tripulación la continuación del viaje lo antes posible, y tomando en cuenta las circunstancias, devolver, sin demora, la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Artículo 58.- Arresto de imputados. Los funcionarios o miembros del CESAC sólo pueden arrestar a los imputados en los casos que el Código Procesal Penal, la presente ley y leyes especiales lo autoricen, con apego estricto a los siguientes principios básicos de actuación:

- 1) Identificarse al momento del arresto, como funcionario o agente del CESAC y verificar la identidad de la persona contra quien se procede. La identificación previa de la persona sujeta al arresto no es exigible en los casos de flagrancia.
- 2) Abstención del uso de la fuerza, salvo cuando es estrictamente necesario y siempre en la proporción que lo requiere la ejecución del arresto.
- 3) Abstención del uso de las armas, excepto cuando se produzca una resistencia que coloque en peligro la vida o integridad física de las personas, o con el objeto de evitar la comisión de otras infracciones, dentro de lo necesario y la proporcionalidad a que se refiere el numeral precedente.
- 4) No aplicar, instigar o tolerar actos de tortura, tormentos u otros tratos o castigos crueles, inhumanos o degradantes.

- 5) Informar a la persona, al momento de su arresto, de su derecho a guardar silencio y a nombrar su defensor.
- 6) Comunicar a los familiares, persona de confianza o al abogado indicado por la persona arrestada, sobre el arresto y el lugar al cual es conducida o permanece.
- 7) Hacer constar, en un registro inalterable, el lugar, día y hora del arresto, la orden o circunstancia en que ocurre y los funcionarios o agentes responsables de su ejecución.

Artículo 59.- Arresto con orden judicial. Los funcionarios o miembros del CESAC deben proceder al arresto de una persona cuando una orden judicial así lo ordene, de conformidad a lo establecido en el Código Procesal Penal, y ésta se encuentre dentro del perímetro de un aeropuerto bajo el control del CESAC.

Artículo 60.- Procedimiento sin orden judicial. Los funcionarios o miembros del CESAC, pueden proceder al arresto de una persona, sin necesidad de orden judicial, en los siguientes casos:

- 1) Cuando el imputado es sorprendido en el momento de cometer el hecho punible o inmediatamente después, mientras es perseguido, y cuando tiene objetos o presenta rastros que hacen presumir razonablemente que acaba de participar en una infracción. Si la búsqueda o persecución ha sido interrumpida, se requiere orden judicial.
- 2) Cuando el imputado se ha evadido de un establecimiento penal o centro de detención.
- 3) Cuando el imputado tiene en su poder objetos, armas, instrumentos, evidencias o papeles que hacen presumir razonablemente que es autor o cómplice de una infracción y que puede ocultarse, fugarse o ausentarse del lugar.

Párrafo.- Los miembros o funcionarios del CESAC que practiquen el arresto de una persona, deben ponerla, sin demora innecesaria, a la orden del Ministerio Público, para que éste, si lo estima pertinente, disponga directamente su puesta en libertad o solicite al juez una medida de coerción de conformidad a lo establecido en el Código Procesal Penal.

Artículo 61.- Información de investigación al Ministerio Público. Los funcionarios o miembros del CESAC deben informar al Ministerio Público sobre las diligencias preliminares de la investigación, dentro del plazo de setenta y dos (72) horas. Si se ha procedido a un arresto, el plazo se reduce a veinticuatro (24) horas.

Párrafo I.- A los fines de documentar las diligencias, es suficiente con asentar en un acta única, con la mayor exactitud posible, las informaciones relevantes para la investigación, en la cual se deja constancia de las instrucciones recibidas del Ministerio Público y, en su caso, autorizaciones de los jueces.

Párrafo II.- El informe debe ser firmado por quien dirige la investigación y, en lo posible, por las personas que intervienen en los actos o que proporcionan alguna

información. Si el defensor participa en alguna diligencia, se hace constar y se le solicita que firme; si no accede a firmar, se hace mención de esta circunstancia, lo que no invalida el acta.

Artículo 62.- Destino de objetos incautados. Los objetos incautados producto de la comisión de un crimen o delito son enviados al Ministerio Público con el informe correspondiente, salvo cuando la investigación sea compleja, existan obstáculos insalvables o cuando los objetos deban ser sometidos previamente a exámenes técnicos o científicos, casos en los que deben ser enviados inmediatamente después de la realización de dichos exámenes.

TÍTULO VIII

CRIMENES, DELITOS Y SUS PENAS

CAPÍTULO I

DE LAS PENAS

Artículo 63.- Penas. Las penas que se imponen con arreglo a esta ley, son las siguientes:

- 1) 30 años de reclusión mayor.
- 2) 20 años de reclusión mayor.
- 3) 5 a 20 años de reclusión mayor.
- 4) 3 a 10 años de detención.
- 5) 2 a 5 años de reclusión menor.
- 6) 6 meses a dos años de prisión correccional.
- 7) Multas consistentes en salarios mínimos.

Artículo 64.- Aplicación de las penas accesorias.- Las penas descritas en el artículo anterior tienen los mismos efectos y consecuencias accesorias que los señalados para las de igual denominación en el Código Penal. Adicionalmente, las personas que cometan los crímenes y delitos establecidos en la presente ley pueden ser sancionadas de manera accesoria con:

- 1) Inhabilitación temporal de 1 año hasta 10 años para ejercer labores en los sectores aeronáuticos y aeroportuarios.
- 2) Inhabilitación definitiva para ejercer labores en los sectores aeronáuticos y aeroportuarios.
- 3) Comiso de los bienes, medios o instrumentos con que se haya preparado o ejecutado los crímenes o delitos, así como las ganancias provenientes del mismo.

Artículo 65.- Aplicación del Código Penal.- Las penas señaladas para los crímenes o delitos descritos en la presente ley, se imponen sin perjuicio de las que puedan ser aplicables por el Código Penal u otras leyes especiales para situaciones no contempladas en la misma.

Artículo 66.- Reclamo de daños y perjuicios. Quienes se sientan agraviados por la comisión de hechos punibles tipificados en la presente ley, pueden reclamar daños y perjuicios en la forma establecida en el Código Procesal Penal de la República Dominicana.

CAPÍTULO II

DE LOS CRIMENES Y DELITOS

Artículo 67.- Elementos constitutivos de los crímenes y delitos. Los crímenes y delitos tipificados en esta ley deben tener como elementos constitutivos esenciales, los siguientes:

- 1) Que el autor los haya cometido de manera ilícita, y
- 2) Que el autor los haya cometido con la intención de poner en peligro la seguridad de la aviación civil.

Artículo 68.- Acciones u omisiones dolosas o imprudentes. Las conductas previstas para la comisión de los crímenes y delitos previstos en la presente ley, pueden ser realizadas mediante acciones u omisiones dolosas o imprudentes por parte de sus autores o cómplices.

Artículo 69.- Autores de crímenes y delitos. Se consideran autores de los crímenes y delitos establecidos en esta ley, los siguientes:

- 1) Aquellos que realicen el hecho por sí solos, conjuntamente o por medio de otro del que se sirven de instrumento.
- 2) Los que inducen directamente a otro u otros a ejecutarlo.
- 3) Los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría ejecutado, y
- 4) Los que dieran instrucciones a otros para la comisión de los crímenes y delitos previstos en esta ley, sea mediante paga, promesas, abuso de poder o de autoridad, tramas culpables o cualquier otra modalidad para que cumplan con dichas instrucciones.

Artículo 70.- Cómplices. Son cómplices los que, no hallándose comprendidos en el artículo anterior, cooperan a la ejecución del hecho con actos anteriores o simultáneos.

Párrafo.- A los fines de esta ley, los cómplices son sancionados con las mismas penas establecidas para los autores.

Artículo 71.- Uso de condición de empleado o funcionario público. Se impone la pena máxima aplicable del crimen o delito cometido, cuando el autor o cómplice se haya aprovechado de su condición de empleado o funcionario público o de su relación con los servicios ofrecidos en las terminales aeroportuarias para facilitarse la comisión del mismo.

Artículo 72.- Reincidencia. Hay reincidencia cuando, al momento de cometer el hecho punible, el inculpado haya sido condenado por sentencia con la autoridad de la cosa irrevocablemente juzgada, por la comisión de cualquier otro crimen o delito comprendido en esta ley o en otras leyes especiales, que pongan o puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación civil.

Párrafo.- La calidad de reincidente agrava la responsabilidad penal de quienes cometan o participen en el crimen o delito.

Artículo 73.- Tentativa de crímenes y delitos. Las tentativas de los crímenes y delitos consignados en esta ley son castigadas como el crimen y delito mismo.

Párrafo.- A los fines de esta ley, la concertación o planificación del crimen o delito por una o más personas, es considerada como el principio de ejecución.

CAPÍTULO III

DE LOS CRÍMENES Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y EL TRANSPORTE AÉREO

Artículo 74.- Pena por apoderamiento de aeronave con violencia o intimidación. El que se apodere con violencia o intimidación o cualquier otro medio ilícito de una aeronave en servicio, es castigado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Párrafo.- Es castigado con la misma pena, aquellos que elaboren el plan de apoderamiento de la aeronave en servicio, instruyeran para su comisión, facilitaran a otro su apoderamiento o indujeran directamente a otro u otros a ejecutarlo.

Artículo 75.-Pena por toma de rehenes. El que tome rehenes a bordo de aeronaves o en un aeródromo, es castigado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 76.-Pena por provocación de caída, pérdida, incendio o aterrizaje de una aeronave. El que desde el aire, tierra o mar, y por cualquier medio, provoquen la caída, pérdida, incendio, aterrizaje de una aeronave, con el propósito de apoderarse de ella o de atentar contra las personas o cosas que se encuentren a bordo, es sancionado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 77.- Pena por destrucción total o parcial de una aeronave, de un aeropuerto nacional o internacional, y de equipos de radio-ayuda para la navegación aérea. El que de manera intencional causare la destrucción total o parcial de una aeronave, de un aeropuerto nacional o internacional, y de equipos de radio-

ayuda para la navegación aérea que ponga o pudiera poner en peligro la seguridad de la aviación civil, es castigado con la pena de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo I.- Si a consecuencia del crimen se ocasionare la muerte o lesión grave de una persona, se impone la pena de 30 años de reclusión mayor.

Párrafo II.- En caso de que la comisión de esta infracción sea realizada por un funcionario o agente que pertenezca o labore en el sistema de seguridad de la aviación civil, la pena es de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 78.- Pena por información falsa. El que comunicare información falsa con intención de comprometer la seguridad de la aviación civil, la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en general, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de la aviación civil, o que tiendan a interferir con las operaciones normales y el buen funcionamiento de las aeronaves y de los aeropuertos, es sancionado con la pena de 3 a 10 años de detención.

Párrafo I.- Si la persona que realizase dicha situación ostentare la calidad de funcionario aeroportuario y se encontrase en el ejercicio de sus funciones, la pena es la de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo II: Si como consecuencia de dicha información se produjesen lesiones graves o la muerte de una o varias personas, la pena es de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 79.- Penas por inferir heridas, golpes o por cometer actos de violencia de manera voluntaria. El que voluntariamente infiere heridas, diere golpes, cometiere actos de violencia o vías de hecho contra otro en la aeronave y que afecten o puedan afectar la seguridad de la misma, es castigado con penas de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo I.- La pena puede aumentarse hasta 30 años de reclusión mayor, si como consecuencia de la acción violenta se hubiese producido el siniestro de la aeronave.

Párrafo II.- Si como consecuencia de dicha actuación se ocasionare la muerte de una persona, se impondrá la pena de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 80.- Pena por la introducción a bordo de una aeronave o aeropuerto sin la debida autorización. Cualquier persona que por la fuerza, actos de violencia o sin la autorización debida se introduzca a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica, que ponga en riesgo la seguridad de la aviación civil, es castigada con la pena de 2 a 5 años de reclusión.

Párrafo.- Si como consecuencia de dicha actuación se ocasionare la muerte o lesiones graves de una persona, se impone la pena de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Artículo 81.- Pena por el no respeto a las instrucciones del personal de seguridad aeroportuaria o del comandante de la aeronave. Cualquier persona que no respete las instrucciones del personal de seguridad aeroportuaria o del comandante de la aeronave, perturbando el orden y disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave, o

interfiriendo en su desempeño o disminuyendo su capacidad para realizar sus deberes, es sancionado con la pena de 6 meses a 2 años de prisión correccional o multa de hasta 50 salarios mínimos.

CAPÍTULO IV

DE LOS CRÍMENES Y DELITOS DE INTRODUCCIÓN A BORDO DE UNA AERONAVE O EN UN AEROPUERTO DE ARMAS O DE ARTEFACTOS O SUSTANCIAS PELIGROSAS

Artículo 82.- Penas por introducción de armas destructivas en aeronaves. Cualquier persona que con intención criminal introduzca en un aeropuerto o embarque dolosamente en una aeronave, municiones, explosivos, armas, gases tóxicos, sustancias inflamables o cualesquiera otras sustancias nocivas o peligrosas para las personas, el cargamento o la aeronave establecidas en convenios internacionales, leyes especiales y reglamentos establecidos a esos fines, es castigada con la pena de 3 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo I.- Cualquier miembro de la tripulación de la aeronave, funcionario o empleado del aeropuerto o de la empresa que den servicio al mismo, empleado de líneas aéreas, personal privado de los servicios de seguridad u otra autoridad pública, civil o militar, que facilitara o cooperara en la realización de los hechos establecidos en este artículo, es castigada con la pena de 20 años de reclusión mayor.

Párrafo II.- Si como consecuencia de dichas actuaciones falleciese o fuera lesionada gravemente una persona, la pena impuesta es de 30 años de reclusión mayor.

Párrafo III.- La persona que introdujera en la aeronave municiones, explosivos, armas, gases tóxicos, sustancias inflamables o cualesquiera otras sustancias nocivas o peligrosas para las personas, con la intención de cometer otros delitos sancionados por la ley, es sancionado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 83.- Penas por inducir o colocar sustancias peligrosas.- Cualquier persona que con intención criminal instruyera o indujera a colocar artefactos o sustancias peligrosas a bordo de una aeronave o en un aeropuerto que pudiera ocasionar daños, destruir o que pongan en peligro la vida de los pasajeros o miembros de la tripulación, personal en tierra o público en general, es castigada con la pena de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo I.- En caso de que en dichas actuaciones participaran miembros de la tripulación, agentes de seguridad privados, empleados de aerolíneas, funcionarios y empleados del aeropuerto o empresas que den servicio al mismo o empresas que funcionen en los mismos u otra autoridad pública, civil o militar, son castigados con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Párrafo II.- Si el artefacto o sustancia colocada a bordo de la aeronave la destruye o daña, u ocasione lesiones graves o la muerte a los pasajeros o tripulantes de la misma, la persona responsable es castigada con la pena de 30 años de reclusión mayor.

CAPÍTULO III

CRÍMENES Y DELITOS CONTRA LA AUTORIDAD

Artículo 84.- Sanción por violencia física.- Cualquier persona que cometa acto de violencia física o vía de hecho, infiera heridas o diera golpes contra el personal de seguridad aeroportuario, funcionarios o miembros del CESAC, en el ejercicio de sus funciones e interfiriendo con el cumplimiento de sus deberes, es sancionada con la pena de 3 a 10 años de detención.

Párrafo I.- Si estas actuaciones son realizadas empleando armas de cualquier tipo, la persona responsable es sancionadas con la pena de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo II.- Si la persona agraviada muere o sufre heridas graves como consecuencia de dichas actuaciones, la pena impuesta es la de 30 años de reclusión mayor.

CAPÍTULO IV

CRÍMENES Y DELITOS DE SEDICIÓN

Artículo 85.- Sanción por delito de sedición.- Son castigados con la pena de 3 a 10 años de detención, como reos de sedición, los tripulantes, pasajeros, empleados o personas concertadas con ellos, que en aeropuertos o aeronaves y sin causa justificada, se alzaren colectivamente con la intención de atentar contra la seguridad de la aviación civil realizando cualquiera de los actos siguientes:

- 1) Oponerse al acatamiento de órdenes que en el cumplimiento de sus deberes y obligaciones formales, dicten el comandante de la aeronave, el personal de seguridad aeroportuaria u otra autoridad competente del aeropuerto en el ejercicio de sus funciones.
- 2) Impedir el libre ejercicio de sus funciones o ejecutar con otro fin coacción sobre ellos.
- 3) Entorpecer el vuelo.

Artículo 86.- Aumento de la pena.- La pena por sedición puede aumentarse hasta 30 años de reclusión mayor en los siguientes casos:

- 1) Si el hecho se comete con la intención de interrumpir o entorpecer la aeronavegación o de variar la ruta.
- 2) Si los tripulantes u otra persona al servicio de la aviación civil por acción u omisión llegan a apoderarse de la aeronave o afectar el sistema organizado de la aviación civil o a ejercer mando no autorizado sobre la misma.

3) Si las personas en estos actos se encuentran armadas.

Artículo 87.- Sanción por falta de cooperación.- Los miembros de la tripulación, empleados de los aeropuertos, funcionarios o agentes responsables o que formen parte de los procedimientos y medidas establecidas en los diferentes programas de seguridad de la aviación civil que intencionalmente y sin causa justificada no cooperaren para controlar el alzamiento, son condenados con pena de 2 a 5 años de reclusión menor.

Párrafo.- En caso de que sea necesario, la autoridad puede solicitar la colaboración de los pasajeros, y si éstos se rehusaren a colaborar, no tienen ningún tipo de responsabilidad civil o penal.

Artículo 88.- Exención de responsabilidad. Quedan exentos de responsabilidad:

- 1) Los ejecutores que se sometan a la primera intimidación que se les haga y antes de realizar actos de violencia.
- 2) Los que, hallándose comprometidos a perpetrar el delito lo denuncien a las autoridades correspondientes en tiempo hábil para evitarlo.

Artículo 89.- Castigo por crímenes y delitos durante el alzamiento.- Si durante el alzamiento o con ocasión de ello se cometieren crímenes u otros delitos, éstos son castigados con arreglo a la ley en que estén comprendidos.

CAPÍTULO V

CRÍMENES Y DELITOS CONTRA LAS VÍCTIMAS Y AERONAVES QUE SUFREN ACCIDENTES AÉREOS

Artículo 90.- Penas por esconder o retener partes de aeronaves accidentadas. Toda persona que, intencionalmente y sin autorización, remueva, esconda o retenga cualquier parte de alguna aeronave accidentada o cualquier propiedad que haya estado a bordo de dicha aeronave al momento del accidente, es sancionado con la pena de 3 a 10 años de detención.

Artículo 91.- Penas por negar auxilio a aeronaves. El comandante de una aeronave en vuelo o capitán de buque, que durante la navegación y en la medida que esté a su alcance no preste auxilio a una aeronave que en cualquier forma se lo pida, pudiendo hacerlo sin riesgo para la seguridad de la aeronave o el buque bajo su mando, sus pasajeros o tripulantes, es castigado con penas de prisión correccional de 6 meses a 2 años e inhabilitación mediante la cancelación temporal de la licencia o autorización para realizar dichos servicios por un período de hasta 5 años a partir del cumplimiento de la condena.

Párrafo.- En caso de que el comandante de la aeronave o el capitán del buque no pueda prestar el auxilio requerido por las razones previstas en este artículo, al menos debe transmitir la señal de alarma y comunicar el hecho a la autoridad de control que corresponda.

Artículo 92.- Penas a personas por no prestar auxilio.- Los que sin causa justificada no prestaren el auxilio que esté a su alcance a los tripulantes o pasajeros de una aeronave siniestrada, heridos o aislados de las rutas ordinarias de comunicación, son castigados con la pena de 6 días a 6 meses de prisión correccional.

TÍTULO IX

DE LOS ASPECTOS PROCESALES

CAPÍTULO I

DEL PROCEDIMIENTO

Artículo 93.- Establecimiento de procedimiento en la ley. El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, y el conocimiento de los recursos administrativos, son los establecidos en la presente ley y sus reglamentos de aplicación.

Artículo 94.- Procedimiento. Cuando se verifique la comisión de una de las faltas establecidas en esta ley y sus reglamentos de aplicación, debe cumplirse para su sanción, el siguiente procedimiento:

- 1) Levantamiento de un acta o informe con una relación detallada de los hechos, autores, y demás elementos probatorios. El acta debe ser firmada por el agente o funcionario del CESAC que levante la misma y por la persona física o representante legal de la persona moral. En caso de que éstos no quieran firmar, se hace constar dicha situación en el acta.
- 2) Una vez levantada el acta, el funcionario o agente del CESAC debe notificar a la parte interesada el contenido de la misma, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 41 de la presente ley y de conformidad al reglamento respectivo del CESAC.

Artículo 95.- Sanción administrativa. El ejercicio de la facultad sancionadora administrativa es independiente de la eventual concurrencia de delitos o faltas de naturaleza penal; en tal sentido, la imposición de una sanción por falta administrativa no excluye la aplicación de una sanción penal.

Artículo 96.- Auxilio del CESAC al Ministerio Público. En la persecución e investigación de las infracciones relativas a la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, el CESAC debe auxiliar en todas las actuaciones al Ministerio Público.

CAPÍTULO II

DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS Y JURISDICCIONALES

Artículo 97.- Competencia jurisdiccional. La JAC y la Jurisdicción Contenciosa Administrativa son competentes para conocer los recursos incoados contra las

decisiones emanadas del CESAC en ejercicio de las atribuciones conferidas por la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 98.- Condiciones de recursos a normas de seguridad. Las normas de seguridad no son atacadas de manera directa mediante los recursos contemplados en la presente ley, en ejercicio de las atribuciones conferidas por la presente ley y sus reglamentos. Sólo la parte directamente afectada por la aplicación de una directiva de seguridad emanada de la autoridad AVSEC competente, en ocasión de la interposición de un recurso frente a un acto dictado en ejecución de la misma, puede solicitar la impugnación de dicha medida.

Artículo 99.- Recursos ante decisiones administrativas del CESAC. Cualquier persona física o jurídica que resulte afectada por decisiones administrativas impuestas por el CESAC, puede ejercer contra dichas sanciones mediante uno de los siguientes recursos:

- 1) Recurso de Reconsideración ante el Director General del CESAC. El plazo para presentar este recurso es de diez (10) días hábiles, contados a partir de la fecha en que la sanción haya sido notificada al afectado.
- 2) Recurso Jerárquico ante la Junta de Aviación Civil. Una vez notificado el interesado sobre el resultado de su recurso de reconsideración, éste podrá interponer un recurso jerárquico por ante la Junta de Aviación Civil, en un plazo de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación de la resolución que resuelve el Recurso de Reconsideración.
- 3) Recurso Contencioso Administrativo contra las resoluciones que resuelvan el Recurso Jerárquico. El interesado puede interponer este recurso por ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa, en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la fecha de haber recibido la notificación de la resolución que resuelva el Recurso Jerárquico.

Párrafo.- El interesado puede siempre optar por recurrir las decisiones administrativas impuestas por el CESAC, en ejercicio de las atribuciones conferidas por la presente ley y sus reglamentos. Ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa en un plazo de 30 días. Una vez incoado el recurso que proceda dentro de la administración, el interesado estará obligado a agotar dichos recursos antes de recurrir ante la Jurisdicción Contencioso Administrativo.

TÍTULO X

INSTRUCCIÓN Y LA CARRERA AVSEC

CAPÍTULO I

DE LOS PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL Y DE LA ESCUELA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL

Artículo 100.- Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil. El CESAC es responsable de la preparación y ejecución del Programa Nacional de Instrucción en Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), para el personal de todas las entidades que participan o son responsables de la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

Párrafo.- Este programa está diseñado para garantizar la eficacia del PNSAC.

Artículo 101.- Escuela de Seguridad de la Aviación Civil. Se crea la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), “Mayor General Piloto Luís Damián Castro Cruz, FAD”, como órgano del CESAC, para la capacitación del personal AVSEC y de todas las entidades que participan o son responsables en la aplicación de los diversos aspectos del PNSAC, que lo requieran.

Artículo 102.- Instrucción en materia de seguridad de la aviación civil. La instrucción en materia de seguridad de la aviación civil se realiza conforme a lo establecido en el PNISAC.

Párrafo.- El personal AVSEC y las personas físicas y jurídicas que actúan en el ámbito de los aeropuertos para aplicar y cumplir las medidas preventivas de seguridad de la aviación civil, deben recibir la capacitación continua orientada por las instrucciones del PNISAC.

CAPÍTULO II

DEL PERSONAL DE AVSEC

Artículo 103.- Dependencia del personal AVSEC. El personal AVSEC que preste servicios en el CESAC, pertenece al Ministerio de las Fuerzas Armadas.

TÍTULO XI

DISPOSICIONES ESPECIALES

CAPÍTULO I

ARMONIZACIÓN DE LOS CRITERIOS DE SEGURIDAD (ANEXO 17), Y FACILITACIÓN (ANEXO 9)

Artículo 104.- Aplicación del Convenio de Chicago. Los criterios de seguridad establecidos en el Anexo 17 del Convenio de Chicago, deben ser aplicados en armonía con los criterios de facilitación establecidos en el Anexo 9 de dicho convenio y viceversa. El CESAC, la JAC, el IDAC y el Departamento Aeroportuario, deben armonizar criterios al emitir normas que regulen estas materias.

Artículo 105.- Controles y procedimientos de seguridad. El CESAC procura que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

DADA en la Sala de Sesiones de la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los trece (13) días del mes de julio del año dos mil once (2011); años 168° de la Independencia y 148° de la Restauración.

Abel Atahualpa Martínez Durán
Presidente

Kenia Milagros Mejía Mercedes
Secretaria

Orfelina Liseloth Arias Medrano
Secretaria Ad-Hoc.

LEONEL FERNÁNDEZ
Presidente de la República Dominicana

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 128 de la Constitución de la República.

PROMULGO la presente Ley y mando que sea publicada en la Gaceta Oficial, para su conocimiento y cumplimiento.

DADA en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los dieciséis (16) días del mes de julio del año dos mil once (2011); años 168 de la Independencia y 148 de la Restauración.

LEONEL FERNÁNDEZ

**EVALUACIÓN
SUSTENTANTES**

ALBERTO EMILIO FORTUNATO PEÑA

DISRAELIS ARISTOGENES PEREZ PEREZ

**ASESOR
DRA. ARACELIS BETANCES**

JURADO

**DECANO
FACULTAD CIENCIAS POLITICAS Y JURIDICAS
DR. ROBERT A. ESPALLIAT BENCOSME**

CALIFICACION

Alberto Fortunato

Disraelis Pérez

FECHA

