

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 mitíguen 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 Maricación 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 Ilicita”.

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 cierran 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 ciclotetrametilentranitramina (hmx), el tetranitrato de pentaeritrol (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, sevillanas, estoques, puñales, estiletes, verduguillos, 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:
 - b.1.1) Aplicaciones industriales, agrícolas, médicas, farmacéuticas, de investigación u otros fines pacíficos.
 - b.1.2) Fines de protección, es decir, aquellos fines directamente relacionados con la protección contra sustancias químicas tóxicas y con la protección contra las armas químicas.
 - b.1.3) Fines militares no relacionados con el uso de armas químicas y que no dependen de las propiedades tóxicas de las sustancias químicas como método de guerra.
 - b.1.4) La aplicación de la ley, incluido el control de disturbios interiores, siempre que los tipos y las cantidades correspondan a dichos fines o aplicaciones.
 - c) Municiones y artefactos diseñados con el fin expreso de causar la muerte u otro efecto dañoso debido a las propiedades tóxicas de las sustancias químicas tóxicas indicadas en el apartado b), i), que se liberarían como resultado del uso de tales municiones y artefactos.
 - d) Todo equipo diseñado expresamente para su uso directo relacionado con el empleo de las municiones o dispositivos especificados en el apartado b), ii).
 - e) Las armas nucleares y otros artefactos explosivos nucleares.
- 14) Armas cortas:** Descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.
- 15) Armas de fuego:** Son aquellas armas letales y cualquier otro instrumento con los cuales se puede disparar balas y otros proyectiles, por medio de pólvoras y explosivos.

- 16) **Armas:** Concepto que engloba las armas blancas y las armas cortas.
- 17) **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.
- 18) **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.
- 19) **Aviso de bomba:** Amenaza comunicada, anónima o de otro tipo, real o falsa, que sugiere o indica que la seguridad de una aeronave en vuelo o en tierra, un aeropuerto, una persona o instalación de aviación civil, puede estar en peligro debido a un explosivo o artefacto peligroso.
- 20) **AVSEC:** Siglas en inglés que significa “Seguridad de la Aviación” (AVIATION SECURITY), de uso internacionalmente aceptado.
- 21) **Bioterrorismo:** Uso intencional de microorganismos patógenos, toxinas o sustancias dañinas, con el propósito de generar enfermedades, causar la muerte y provocar pánico y terror.
- 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 atentan 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, efficientización 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 encontrare 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 Contenciosa 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 Luis 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.

TÍTULO XII

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 106.- Terminología aplicable. Cuando esta ley se refiere a los términos verificador, supervisor, inspector, auditor, gerente, director o cualquier otra denominación dentro del ambiente de la seguridad de la aviación civil, debe entenderse que se está refiriendo al personal masculino y femenino, indistintamente.

Artículo 107.- Sustitución. El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, sustituye con todos sus efectos a partir de la promulgación de la presente ley, al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, establecido mediante el Decreto 28-97 del 22 de enero del 1997.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primero.- Reglamentos. Todos los reglamentos que se disponen mediante la presente ley, tienen un plazo de 90 días para su realización y aplicación por parte de las dependencias correspondientes, a partir de la promulgación de la presente ley.

Segundo.- Vigencia de disposiciones. Hasta tanto se aprueben los reglamentos de la presente ley, quedan vigentes las disposiciones que no se opongan a ella contenidas en los programas nacionales de la aviación civil.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Derogaciones. La presente ley deroga específicamente los artículos 319 y 322 de la Ley No. 491-06, de fecha 22 de diciembre del 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana, y modifica el Artículo 3 de la Ley 8 del 17 de noviembre de 1978.

Segunda. Vigencia.- Esta ley entra en vigencia después de su promulgación y publicación y transcurridos los plazos establecidos en el Código Civil dominicano.

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 ocho (8) días del mes de junio del año dos mil once (2011); años 168 de la Independencia y 148 de la Restauración.

Reinaldo Pared Pérez
Presidente

Rubén Darío Cruz Ubiera
Secretario

Amilcar Romero Portuondo
Secretario Ad-Hoc.

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

Ley No. 189-11 para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana. G. O. No. 10628 del 22 de julio de 2011.

**EL CONGRESO NACIONAL
En Nombre de la República**

Ley No. 189-11

CONSIDERANDO PRIMERO: Que es supremo interés de la nación establecer políticas que faciliten el desarrollo de proyectos habitacionales, principalmente de viviendas de bajo costo, que reduzcan el importante déficit habitacional de la República Dominicana.

CONSIDERANDO SEGUNDO: Que para suplir este déficit se necesitan recursos, así como la optimización del uso de los mismos, de forma que la población de menos ingresos, que en la generalidad de los casos no es sujeto de crédito, pueda tener acceso a ofertas de viviendas con características y condiciones que les resulten asequibles.

CONSIDERANDO TERCERO: Que para ese y otros propósitos es importante impulsar el crecimiento y diversificación del mercado hipotecario y de valores en la República Dominicana, para lo que se requiere crear o perfeccionar las figuras jurídicas, instrumentos financieros y procedimientos judiciales que permitan tal desarrollo.

CONSIDERANDO CUARTO: Que la creación de figuras como la del fideicomiso se viene reclamando desde hace varias décadas en la República Dominicana, cuya inexistencia en nuestro derecho nos ha colocado en condición de desventaja frente a la mayoría de las legislaciones extranjeras.

CONSIDERANDO QUINTO: Que se requiere desarrollar herramientas novedosas que permitan el financiamiento del mercado hipotecario a través del mercado de capitales, tales como la titularización de carteras hipotecarias, de manera que a través de ellas se puedan canalizar los recursos de ahorro del mercado de capitales hacia el financiamiento de viviendas.