



Leonel Fernández
Presidente de la República Dominicana

Núm.:

Dr. Reinaldo Pared Pérez
Presidente del Senado de la República
Palacio del Congreso Nacional
Sus Manos

Honorable Presidente del Senado:

En ejercicio de la atribución que me confiere el Artículo 96, Numeral 2, de la Constitución de la República, someto, por su digna mediación, a ese Honorable Congreso Nacional, para fines de su conocimiento, discusión y aprobación, el **Proyecto de Ley de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil**.

Dicho proyecto de ley contiene las regulaciones nacionales que garantizan la protección, fomento y desarrollo de la seguridad de la aviación civil, y fue elaborado con el consenso de los sectores públicos y privados que convergen en la aviación civil, representados en la Junta de Aviación Civil de la República Dominicana.

Mediante la Resolución A13-1, de la 37^a Asamblea de la OACI, se determinó que los Estados miembros deben seguir considerando la seguridad de la aviación como un asunto de máxima prioridad, y exhorta a todos los Estados contratantes a confirmar su apoyo decidido a los principios establecidos por la OACI, aplicando las medidas de seguridad más efectivas, individualmente y en mutua colaboración, para prevenir los actos de interferencia ilícita y castigar a los perpetradores y planificadores de tales actos, así como a sus patrocinadores y a los financistas de los conspiradores para cometerlos.

Como es del conocimiento de los Señores Legisladores, la República Dominicana, a fin de cumplir con los estándares internacionales establecidos en el ámbito de la aviación civil, ha venido implementando una modificación de su base legal e institucional, que le ha permitido obtener en el mediano plazo el reconocimiento de la comunidad aeronáutica internacional, lo cual debe ser afianzado y consolidado a la luz del enfoque sistemático, instaurado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).



Leonel Fernández
Presidente de la República Dominicana

En ocasión del seguimiento a la auditoría de seguridad de la aviación civil, realizado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los días 3 y 4 del mes de julio de 2008; el Estado dominicano fue notificado acerca de la necesidad de cumplir con los requerimientos internacionales que disponen que cada Estado Contratante del Convenio de Chicago deberá elaborar e implementar las legislaciones que regirán a lo interno para salvaguardar la seguridad de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, mediante el establecimiento y aplicación de sanciones drásticas a los infractores responsables de las violaciones a las normas, métodos y procedimientos vigentes.

En tal sentido, resulta de gran importancia para el Estado dominicano, que el Honorable Congreso Nacional conozca, en la brevedad posible, el proyecto de ley que estamos sometiendo a su consideración, dada la necesidad de contar con dicha ley antes de la auditoría que realizará la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) a la República Dominicana, del 7 al 14 de febrero de 2011, en el marco del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación (USOAP), para determinar el grado de cumplimiento con las normas y métodos recomendados del Anexo 17, de la (OACI) y las disposiciones pertinentes relacionadas con la seguridad que figuran en el Anexo 9, al Convenio de Chicago.

Espero, pues, que los señores Legisladores, dada la trascendencia del Proyecto de Ley que someto a su consideración, impartan su voto de aprobación al mismo.

Dios, Patria y Libertad


Leonel Fernández



**PROYECTO DE LEY DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA
Y DE LA AVIACION CIVIL**

REPUBLICA DOMINICANA

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

- Sección I Definiciones
- Sección II Acrónimos
- Sección III Ámbito de Aplicación
- Sección IV Territorio, Soberanía y Jurisdicción

CAPÍTULO II DE LA AUTORIDAD COMPETENTE, SUS FUNCIONES Y ESTRUCTURA ORGANICA

- Sección I Del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria
- Sección II Estructura Orgánica del Cesa
- Sección III Funciones del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria
- Sección IV Funciones del Director General del CESA
- Sección V Funciones del Director de Seguridad de Aeropuerto

CAPITULO III DEL COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONASAC)

- Sección I Funciones del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil

CAPITULO IV DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AEREO

CAPITULO V FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION

CAPITULO VI DE LAS FALTAS Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

- Sección I Órgano Competente
- Sección II Clasificación de las Faltas

CAPITULO VII	DE LOS CRIMENES Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL Y DEL TRANSPORTE AEREO, SU PERSECUCIÓN Y SUS PENAS
Sección I	Ley Aplicable, Jurisdicción y Competencia
Sección II	De la Persecución de los Crímenes y Delitos
CAPITULO VIII	DE LOS CRIMENES, DELITOS Y SUS PENAS
Sección I	Crímenes y Delitos contra la Seguridad de la Aviación Civil y el Transporte Aéreo
Sección II	Crímenes y Delitos de Introducción a Bordo de una Aeronave o en un Aeropuerto de Armas o de Artefactos o Sustancias Peligrosas
Sección III	Crímenes y Delitos Contra la Autoridad
Sección IV	Crímenes y Delitos de Sedición
Sección V	Crímenes y Delitos Contra las Víctimas y Aeronaves que Sufren Accidentes Aéreos
Sección VI	De las Penas
CAPITULO IX	ASPECTOS PROCESALES
Sección I	De los Recursos Administrativos y Jurisdiccionales
CAPITULO X	DE LA INSTRUCCIÓN
Sección I	De la Carrera AVSEC
CAPITULO XI	DISPOSICIONES ESPECIALES
Sección I	Armonización de los Criterios de Seguridad (Anexo 17) y Facilitación (Anexo 9)
CAPITULO XII	DISPOSICIONES FINALES

EL CONGRESO NACIONAL
En nombre de la República

CONSIDERANDO: Que los Artículos 37 y 38, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), indican que los Estados tienen la obligación de cumplir, de la forma más eficaz posible, con estas normas, incorporándolas a su legislación nacional.

CONSIDERANDO: Que de conformidad con la Norma 2.1.1, del Anexo 17, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, octava edición, 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: Que para poner en práctica las disposiciones del Anexo 17 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: 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, 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: Que el Artículo 252, de 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: 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 60 consagra como objetivos de alta prioridad nacional: 1) Combatir actividades criminales transnacionales que pongan en peligro los intereses de la República y de sus habitantes; y 2) Organizar y sostener sistemas eficaces que prevengan o mitiguen daños ocasionados por desastres naturales y tecnológicos.

CONSIDERANDO: Que es misión primordial de la Fuerza Aérea Dominicana, establecido en el Artículo 8 de la Ley Orgánica de las Fuerzas Armadas, No.873, del 31 de julio del 1978, “mantener el orden público en el espacio aéreo de la República, 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: Que el Artículo 64, de la Ley de Aviación Civil de la Republica 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 transito a través del espacio aéreo.

CONSIDERANDO: 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: 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 vuelo 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, proclamada el 26 de enero de 2010, publicada en la Gaceta Oficial No.10561, del 26 de enero de 2010.

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 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 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 sobre la Marcación de Explosivos Plásticos para Fines de Detección, suscrito el 1 de marzo de 1991, en Montreal, Canadá, aprobado mediante la Resolución No. 27-00, publicada en la Gaceta Oficial No.10048, del 15 de junio de 2000.

VISTO: El 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 Anexo 17, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, “Seguridad – Protección de la Aviación Civil Internacional contra los Actos de Interferencia Ilícita”, octava edición, abril 2006.

VISTO: El Código Penal de la República Dominicana.

VISTA: La Ley No. 36, sobre Comercio, Porte y Tenencia de Armas, del 18 de octubre del 1965, publicada en la Gaceta Oficial No. 8950.

VISTA: La Ley No. 583, sobre Secuestro, del 26 de junio del 1970.

VISTA: La Ley No. 873, Orgánica de las Fuerzas Armadas, del 30 de julio de 1978.

VISTA: La Ley 8, del 17 de noviembre 1978, que crea la Comisión Aeroportuaria.

VISTA: La Ley No. 50-88, sobre Drogas y Sustancias Controladas, del 30 de mayo del 1988.

VISTA: La Ley No. 76-02, del 19 de julio de 2002, que aprueba el Código Procesal Penal, que entró en vigencia el 27 de septiembre de 2004.

VISTA: La Ley de Aviación Civil de la República Dominicana, No. 491-06, del 22 de diciembre de 2006, publicada en la Gaceta Oficial No. 10399, del 28 de diciembre de 2006.

VISTA: La Ley 426-07, sobre Polizonaje, del 11 de septiembre de 2007.

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).

VISTO: El Decreto No. 1373-04, del 27 de octubre del 2004, que modifica el Decreto No.513-00, del 21 de agosto del 2000, y establece 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 pone en vigencia la segunda edición del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

VISTO: El Decreto No. 655-08, del 17 de octubre de 2008, que modifica el Decreto No. 225-07, del 19 de abril de 2007, que dispone igualar las Tasas Aeronáuticas y Aeroportuarias.

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 segunda edición de enero de 2009.

VISTO: El Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), en su primera edición del 23 de julio de 2009.

VISTO: El Documento No. 8973, de la Organización de Aviación Civil Internacional, denominado “Manual de Seguridad para la Protección de la Aviación Civil contra los Actos de Interferencia Ilícita”.

VISTO: El Documento No. 9562, de la Organización de Aviación Civil Internacional, denominado “Manual sobre los Aspectos Económicos de los Aeropuertos”.

VISTO: El Documento No. 9082, de la Organización de Aviación Civil Internacional, relativo a la política de la OACI sobre los derechos aeroportuarios y servicios de navegación aérea.

HA DADO LA SIGUIENTE

LEY DE SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACION CIVIL

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES

SECCIÓN I DEFINICIONES

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

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Armas Cortas: descripción general que se aplica a todas las armas de fuego de manejo manual.

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.

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.

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

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

Control de Seguridad: medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros dispositivos, sustancias o artículos peligrosos que pudieran utilizarse para cometer Actos de Interferencia Ilícita.

Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria: 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.

Directiva de Seguridad: documento escrito emitido por la autoridad competente AVSEC, con el objetivo de implementar medidas y procedimientos necesarios para la seguridad de la aviación civil y cuyo cumplimiento será obligatorio.

Espacio Aéreo Nacional: Es el espacio aéreo sobre el territorio nacional.

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

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Plan Nacional de Contingencia: es el documento que contiene las acciones a tomar para manejar los sucesos que representen Actos de Interferencia Ilícita que tengan carácter nacional.

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

Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil: 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.

Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil: es el documento de seguridad de la aviación civil que abarca todo lo relacionado con la instrucción del personal de seguridad y no seguridad, incluyendo su reclutamiento, selección, clasificación para las diferentes categorías, certificación, módulos de entrenamiento, registro de entrenamiento y programas de entrenamiento.

Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil: 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.

Programa de Seguridad de Aeropuerto: es el documento de seguridad de la aviación civil que debe elaborar cada aeropuerto para cumplir con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves: es el documento de seguridad de la aviación civil que deben elaborar los explotadores de aeronaves, a fin de establecer como cumplirán con los requisitos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil y con el Programa de Seguridad de Aeropuerto.

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

Seguridad de la Aviación: Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia Ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo: Integración de todos los elementos disponibles, aeronaves, personal técnico, comunicaciones, radares, data e informaciones de los organismos competentes y de inteligencia, para proporcionar vigilancia, protección y defensa del Espacio Aéreo Nacional, que será operado por la Fuerza Aérea Dominicana.

SECCIÓN II

ACRÓNIMOS

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

CESA: Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria.

CNCC: Centro Nacional de Coordinación y Control.

CONASAC: Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

IDAC: Instituto Dominicano de Aviación Civil.

FAD: Fuerza Aérea Dominicana.

MIFFAA: Ministerio de las Fuerzas Armadas.

OACI: Organización de Aviación Civil Internacional.

PNC: Plan Nacional de Contingencia.

PNCCSAC: Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil.

PNISAC: Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.

PNSAC: Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

PSA: Programa de Seguridad de los Aeropuertos.

PSEA: Programa de Seguridad del Explotador de Aeronaves.

SECCIÓN III

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2.- La seguridad de la aviación civil en la República Dominicana se rige por la presente ley, sus reglamentos de aplicación y lo estipulado en los tratados y convenios internacionales que regulen la materia, ratificados por la República Dominicana. En caso de contradicciones entre esta ley y los tratados y convenios internacionales, prevalecerá lo dispuesto en estos últimos.

Párrafo I.- 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, que se encuentre en el territorio nacional o de otra forma se encuentre regido por la ley nacional o por las normas aplicables del derecho internacional.

Párrafo II.- 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 y a falta de éstas, los principios generales del derecho.

SECCIÓN IV TERRITORIO, SOBERANÍA Y JURISDICCIÓN

Artículo 3.- Quedan sometidos a la jurisdicción dominicana:

1. Los Actos de Interferencia Ilícita ejecutados o intentados y cualesquiera 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, cometido durante un vuelo de una aeronave extranjera, se aplicarán las leyes dominicanas si se realiza en la República Dominicana el primer aterrizaje posterior a la comisión del delito.
5. Los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad cometidos contra 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 4.- 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.

CAPITULO II DE LA AUTORIDAD COMPETENTE, SUS FUNCIONES Y ESTRUCTURA ORGANICA

SECCIÓN I DEL CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA

Artículo 5.- El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), organismo 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 I.- El CESA, como entidad subordinada al Ministerio de las Fuerzas Armadas, se regirá en cuanto a su composición y dependencias conforme a lo establecido en la ley orgánica de las Fuerzas Armadas.

Párrafo II.- El CESA será 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.

Artículo 6.- Toda la 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 haya recibido deberá asegurarse que se transmiten inmediatamente al CESA, como autoridad competente en la materia.

Artículo 7.- El CESA será miembro de la Comisión Aeroportuaria, con las mismas prerrogativas atribuidas por la Ley 8, que crea la Comisión Aeroportuaria, a los demás miembros de dicha Comisión.

Artículo 8.- La bandera del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria será de color azul marino y sus usos y dimensiones serán establecidos en el Reglamento Interno del CESA.

Artículo 9.- El himno del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria será el “Canto al CESA”, de la autoría del Coronel Julio César Cabrera Rodríguez, E.N.

Artículo 10.- El logo del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria estará 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 “CESA” en letras amarillas. En la estructura y descripción del mismo, simbolizan lo siguiente:

Las alas: el concepto de aviación en sentido general.

Las ramas de laurel: la visión de excelencia con que se maneja el personal de seguridad aeroportuaria en territorio dominicano.

La estrella amarilla sostenida en el sable: la unidad de los servicios de seguridad y la autoridad del CESA, como responsable de proporcionar protección a la seguridad de la aviación, contra los Actos de Interferencia Ilícita.

Lienzo azul con las siglas CESA: la identificación del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, como autoridad competente de seguridad de la aviación en territorio dominicano.

SECCIÓN II ESTRUCTURA ORGÁNICA DEL CESA

Artículo 11.- La Estructura Orgánica del CESA estará conformada por:

La Dirección General;

La Sub-Dirección General;

La Comisión Técnica;

Las Direcciones de Seguridad de las Terminales Aeroportuarias; y

Las Direcciones de Áreas, Departamentos, Secciones y Unidades que establezca el CESA y apruebe el Ministerio de Administración Pública.

Párrafo I. Los Directores de Seguridad de las Terminales aeroportuarias 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 CESA contará también con el Personal Técnico y demás empleados y funcionarios que se requieran para el mejor cumplimiento de las funciones que se les encomiendan en la presente ley, los cuales serán designados por el Ministro de las Fuerzas Armadas.

SECCIÓN III
FUNCIONES DEL CUERPO ESPECIALIZADO DE SEGURIDAD
AEROPORTUARIA

Artículo 12.- Al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria le corresponde:

- a) Elaborar, aplicar 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;
- b) Asignar tareas y coordinar actividades con los organismos del Estado, explotadores de aeronaves y de aeropuertos, empresas de servicios de seguridad y otras personas, involucradas o responsables de la implementación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC);
- c) Coordinar con el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y con la Junta de Aviación Civil (JAC), en el ámbito de sus respectivas competencias, la aplicación de esta ley y la elaboración y aplicación de los programas de seguridad señalados en el literal a) del presente artículo;
- d) Aplicar los tratados internacionales aprobados por el Estado Dominicano en materia de seguridad de la aviación civil.
- e) Salvaguardar la aviación civil, a través de la vigilancia, verificación y control de instalaciones, vehículos, personas, equipajes, correo, cargas, mercancías y artículos transportados; así como de aeronaves y tripulaciones en el ámbito aeroportuario;
- f) Fiscalizar y controlar el transporte, tenencia, porte de armas, explosivos y demás elementos de peligro potencial en el ámbito aeroportuario;
- g) 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 que no se encuentren en vuelo.
- h) Planificar y desarrollar estrategias y acciones tendentes a la prevención de delitos en el ámbito aeroportuario;
- i) 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;

- j) Certificar y fiscalizar a los proveedores de servicios privados de seguridad aeroportuaria;
- k) Presentar informes al Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), sobre los estudios de seguridad y sobre la necesidad de adquisición y actualización de sistemas y equipos de seguridad, realizados a los aeropuertos.
- l) Exigir, evaluar y aprobar los Programas de Seguridad de los Explotadores de Aeronaves, de Aeropuertos y de los proveedores privados de servicios de seguridad; y
- m) Realizar las inspecciones, estudios, auditorías y pruebas 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.

Párrafo: El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria podrá, de manera excepcional, modificar, transitoriamente, el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), atendiendo a requerimientos internacionales y al 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 tres meses.

Artículo 13.- El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria vigilará que estén disponibles los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares, necesarios para los servicios de seguridad en cada aeropuerto. Corresponde a los explotadores de aeropuertos suministrar y mantener los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares de seguridad, y ponerlos bajo el control operacional del CESA.

SECCIÓN IV FUNCIONES DEL DIRECTOR GENERAL DEL CESA

Artículo 14.- El Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) será responsable de ejercer las funciones que le confiere la presente ley, y de cumplir todos los deberes y obligaciones del CESA, así también tendrá control sobre el personal y las actividades de la institución.

Artículo 15.- El Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), como autoridad nacional de seguridad de la aviación civil, 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 Proveedores de Servicios Privados de Seguridad Aeroportuaria y otros proveedores de servicios en los aeropuertos ubicados en territorio nacional.

SECCIÓN V

FUNCIONES DEL DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO

Artículo 16.- Cada aeropuerto contará con un Director de Seguridad, nombrado por el Director General del CESA, el cual actuando bajo su autoridad, tendrá las siguientes funciones:

- a) Será el principal responsable de la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto;
- b) Presidirá el Comité de Seguridad Aeroportuaria, con la misión de cumplir con las normas y procedimientos de seguridad establecidas en el PNSAC y el PSA de cada aeropuerto;
- c) Coordinará la aplicación de las medidas de seguridad con los explotadores de aeropuertos y de aeronaves, las Agencias de Seguridad, los organismos del Estado e instituciones privadas que inciden en la seguridad de la aviación civil en el aeropuerto; y
- d) Supervisará los servicios de seguridad militar y policial en el aeropuerto.

CAPITULO III

DEL COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (CONASAC)

Artículo 17.- Se crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, "CONASAC", adscrito al Ministerio de las Fuerzas Armadas.

PARRAFO: El CONASAC será 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 con los organismos involucrados en la aplicación y cumplimiento de medidas de seguridad en él contenidas.

Artículo 18.- El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), estará integrado por los siguientes miembros:

Serán Miembros Titulares:

- a) El Ministro de las Fuerzas Armadas;
- b) El Ministro de Relaciones Exteriores;
- c) El Jefe Estado Mayor de la Fuerza Aérea Dominicana;

- d) El Presidente de la Junta de Aviación Civil;
- e) El Director del Instituto Dominicano de Aviación Civil;
- f) El Director General del CESA;
- 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 Especialista en Derecho Aeronáutico, y un Especialista en Transporte Aéreo, designados por el Poder Ejecutivo;
- m) Un Representante de los Aeropuertos Concesionados del país;
- n) Un Representante de los Operadores Aeroportuarios Privados del país; y
- o) Un Representante de la Asociación de las Líneas Aéreas de Pasajeros y Carga.

Serán Miembros Auxiliares:

- a) Ministro de Agricultura;
- b) Ministro de Turismo;
- c) El Jefe de la Policía Nacional;
- d) El Director de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto (J-2) del Ministerio de las Fuerzas Armadas;
- e) Director de Pasaportes; y
- f) Director del Instituto Postal Dominicano (INPOSDOM).

Párrafo I: Los Miembros Auxiliares serán 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 II: El Ministro de las Fuerzas Armadas es el Presidente del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

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: En caso de ausencia del Presidente y de su representante, presidirá el CONASAC el Ministro de Relaciones Exteriores o su representante; y cuando se produzca también la ausencia de estos últimos, presidirá la reunión el Director General del IDAC.

Párrafo V: El Secretario del CONASAC será el Director Jurídico del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, quien participará en las reuniones con voz, pero sin voto.

Artículo 19.- Compondrán el Pleno del Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, el Presidente, los Miembros Titulares y el Secretario. Se reunirá en sesión ordinaria una vez al semestre, y en sesión extraordinaria cuando sea convocada por el Presidente a iniciativa propia, o a solicitud de un tercio de los miembros titulares.

Párrafo I: El CONASAC podrá 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 tendrán la consideración de órganos de trabajo del CONASAC, y estarán 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.

SECCIÓN I

FUNCIONES DEL COMITÉ NACIONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL

Artículo 20.- Corresponde al CONASAC el ejercicio de las funciones siguientes:

- a) 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;
- b) Coordinar 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 la Aviación Civil;

- c) Aprobar 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), propuestos por el CESA, en virtud al literal a), del Artículo 12 de la presente ley;
- d) Apoyar y asesorar en sus funciones al Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria;
- e) Disponer la adopción de medidas de coordinación para la eficaz actuación de las autoridades civiles y militares implicadas en la seguridad de la aviación civil y de los organismos de seguridad del Estado, así como para la prevención de riesgos en materia de seguridad de la aviación civil;
- f) Disponer la necesidad de actuaciones y optimización de los procedimientos, así como la incorporación de nuevas tecnologías;
- g) Aprobar los cobros a los usuarios que se establezcan para cubrir los costos de los servicios de instrucción, acreditación, certificación y anti-doping;
- h) Asesorar al Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria en 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;
- i) 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;
- j) Cualquier otra función que le sea atribuida mediante disposiciones legales.

Artículo 21.- El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (CONASAC), actuando en calidad de Centro Nacional de Coordinación y Control (CNCC), asumirá la responsabilidad de manejar los eventos que representen actos de interferencia ilícita que tengan carácter nacional.

Artículo 22.- Mediante reglamento dictado para tal efecto se regularán 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.

CAPITULO IV DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AEREO

Artículo 23.- Se crea el “**Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo**”, compuesto por FAD, IDAC, CESA, Departamento Aeroportuario, DNCD, DNI, J2; los cuales pondrán a disposición del Sistema, 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.- Toda información de vigilancia y control del tráfico aéreo será transmitida a un Centro de Mando y Control, operado por la Fuerza Aérea Dominicana, con el objetivo de contrarrestar los vuelos ilegales que puedan afectar a la aviación civil.

Artículo 24.- Las Instituciones integrantes deberán realizar notificación inmediata a la FAD de toda información sensitiva sobre actos de vuelos ilícitos en el espacio aéreo, que atente contra la aviación civil, o cualquier otra actividad de crímenes conexos que conlleve a usar las herramientas de defensa para contrarrestar el hecho.

Artículo 25.- Las informaciones suministradas a través del sistema, no serán utilizadas para fines ajenos a la seguridad y defensa del espacio aéreo nacional.

Artículo 26.- 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**” brindarán especial atención a los mismos.

Artículo 27.- Corresponde a la Fuerza Aérea Dominicana, la Supervisión Y vigilancia de todas las pistas y aeródromos no controlados por El IDAC y El CESA en todo el territorio nacional, velando por un adecuado uso, pudiendo recomendar el cierre de aquella que represente un peligro a la seguridad nacional o a las operaciones de la aviación civil, y velar porque su uso esté acorde a la razón de su construcción y no a fomentar actividades ilícitas.

Artículo 28.- Se realizará una permanente coordinación cívico-militar, e intercambio de informaciones entre la Fuerza Aérea Dominicana y el Instituto Dominicano de Aviación Civil, a los fines de tomar las medidas necesarias para permitir que la información relativa a la realización 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 29.- La Fuerza Aérea Dominicana será el órgano responsable de garantizar la defensa de todas las aeronaves, dentro de los límites del espacio aéreo de la República Dominicana.

Artículo 30.- Para la mejora y mantenimiento continuo del equipamiento necesario para cumplir con su participación en lo establecido mediante la presente ley, la Fuerza Aérea Dominicana (FAD), además de las partidas que se le asigne en el Presupuesto General del Estado, contará con los recursos provenientes de la Tasa Aeronáutica, de acuerdo a sus necesidades, y que será aprobada por el Poder Ejecutivo en un monto asignado, siempre igual o superior al establecido mediante el Decreto 876-09, para el mantenimiento del Sistema de Defensa.

CAPITULO V FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACION

Artículo 31.- Para el adecuado cumplimiento de la presente ley, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), contará con un presupuesto integrado por:

- a) Los recursos provenientes de la Tasa Aeronáutica, de acuerdo a sus necesidades y que será aprobada por el Poder Ejecutivo por el monto asignado siempre igual o superior al establecido mediante el decreto 876-09, del 25 de noviembre de 2009; y
- b) Las partidas que le sean asignadas en el Presupuesto General del Estado.

ARTICULO 32.- Los fondos provenientes de las sanciones pecuniarias establecidas en la presente ley serán depositados en la Cuenta del Tesoro Nacional y destinados al fomento y desarrollo de la seguridad de la aviación civil.

CAPITULO VI DE LAS FALTAS Y SANCIONES ADMINISTRATIVAS

SECCION I ORGANO COMPETENTE

Artículo 33.- El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) será el órgano competente para imponer las sanciones administrativas aplicables por la comisión de las faltas previstas en esta ley y sus reglamentos.

SECCION II CLASIFICACION DE LAS FALTAS

Artículo 34.- Las faltas se clasificarán en leves, moderadas y graves, las cuales serán sancionadas de conformidad con lo establecido en la presente ley.

Artículo 35.- Son faltas leves castigadas de 1 a 10 salarios mínimos del sector privado nacional:

1. La violación a los reglamentos o programas de instrucción del personal que labora en instalaciones aeroportuarias relacionados con la instrucción necesaria para el personal contratado. Reglamentariamente podrá clasificarse hechos que constituyan violaciones a los reglamentos o programas de instrucción, como faltas moderadas o graves;
2. La contratación de personal para laborar en instalaciones aeroportuarias sin la acreditación o autorización debida por parte del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) en aplicación de sus reglamentos;
3. La inobservancia de obligaciones meramente formales o documentales en el cumplimiento de los reglamentos o programas de seguridad aeroportuaria.

PARRAFO: Reglamentariamente podrán identificarse otros hechos que constituyan faltas leves.

Artículo 36.- Son faltas moderadas las sancionadas con multas de 11 a 20 salarios mínimos del sector privado nacional:

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. Reglamentariamente podrá identificarse hechos que constituyan violaciones a dichos programas de seguridad y clasificarse como faltas leves o graves.

PARRAFO: Reglamentariamente podrán identificarse otros hechos que constituyan faltas moderadas.

Artículo 37.- Son faltas graves y serán castigadas con multas de 21 a 50 salarios mínimos del sector privado:

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 del Explotador de Aeronaves (PSEA), aprobado por la autoridad correspondiente.

PARRAFO: Reglamentariamente podrán identificarse otros hechos que constituyan faltas graves.

CAPITULO VII
DE LOS CRIMENES Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA
AVIACION CIVIL Y DEL TRANSPORTE AEREO, SU PERSECUCIÓN Y SUS
PENAS

SECCION I
LEY APLICABLE, JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 38.- 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:

- a) si el crimen o delito se comete en el territorio de la República Dominicana;
- b) si el crimen o delito se comete contra o a bordo de una aeronave matriculada en la República Dominicana;
- c) si la aeronave a bordo de la cual se cometió el delito aterriza en República Dominicana con el probable responsable todavía a bordo;
- d) 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;
- e) si el crimen o delito lo comete un nacional dominicano.
- f) si el crimen o delito se comete contra un nacional dominicano;
- g) si el crimen o delito lo comete una persona apátrida que tiene su residencia habitual en territorio dominicano.
- h) 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 dichos crimen o delito.

Artículo 39.- Los tribunales de la República Dominicana también serán 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.

SECCION II DE LA PERSECUCION DE LOS CRIMENES Y DELITOS

Artículo 40.- Toda vez que se compruebe un acto que atente contra la seguridad de la aviación civil según las previsiones de la presente ley, el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) levantará 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. Las actas o informes levantados por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) en ocasión de hechos regulados por la presente ley podrán ser incorporados mediante lectura en el proceso penal.

Artículo 41.- Ante la comisión de un acto de interferencia ilícita, que sea necesaria la detención de los miembros de la tripulación de una aeronave, la autoridad que efectúe el procedimiento deberá tomar de inmediato las medidas necesarias para determinar, a la brevedad posible, si procede o no la continuación del vuelo.

Artículo 42.- Si durante un vuelo se cometiese algún crimen o delito, el comandante de la aeronave deberá 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 Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), a los fines de que éste la remita a la autoridad judicial competente.

PARRAFO: 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 43.- Los agentes o funcionarios del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) 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 prohibida su transportación o se requiera de una autorización especial para ello.

PARRAFO 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.

PARRAFO 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.

PARRAFO 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 44.- El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) podrá requerir el auxilio de otros organismos del Estado o dependencias gubernamentales que velan por la seguridad nacional. Acudirá 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 45.- El Ministerio Público, 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 Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).

Artículo 46.- Toda persona que labore en el CESA, 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 CESA.

Artículo 47.- Toda información sobre actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, recibida por el CESA, deberá 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 48.- Los funcionarios o agentes del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) deberán 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 49.- 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 agentes del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) podrán disponer que los presentes no se alejen del lugar, ni se modifiquen el estado de las cosas ni de los lugares, y dispondrá las medidas que el caso requiera. En todo caso, el CESA deberá permitir al pasajero y la tripulación la continuación del viaje lo antes posible, y tomando en cuenta las circunstancias, devolverá sin demora la aeronave y su carga a sus legítimos poseedores.

Artículo 50.- Los funcionarios o agentes del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) 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 Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) 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 51.- Los funcionarios o agentes del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) procederán al arresto de una persona cuando una orden judicial así lo ordene de conformidad a lo establecido en el Código Procesal Penal, y ésta se encuentre dentro del perímetro de un aeropuerto bajo el control del CESA. Los funcionarios o agentes del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) no necesitan orden judicial cuando el imputado:

- 1) Es sorprendido en el momento de cometer el hecho punible o inmediatamente después, o mientras es perseguido, o 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) Se ha evadido de un establecimiento penal o centro de detención;

3) 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.

PARRAFO: Los agentes o funcionarios del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) que practiquen el arresto de una persona debe 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 52.- Los funcionarios o agentes del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) 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.

PARRAFO 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.

PARRAFO 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 53.- 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 serán enviados inmediatamente después de la realización de dichos exámenes.

CAPITULO VIII DE LOS CRIMENES, DELITOS Y SUS PENAS

Artículo 54.- Los crímenes y delitos tipificados en esta ley deberán tener como elementos constitutivos esenciales, que su autor los haya cometido de manera ilícita y con la intención de poner en peligro la seguridad de la aviación civil.

Artículo 55.- Las conductas previstas para la comisión de los crímenes y delitos previstos en la presente ley podrán ser realizadas mediante acciones u omisiones dolosas o imprudentes por parte de sus autores o cómplices.

Artículo 56.- Son autores quienes realizan el hecho por sí solos, conjuntamente o por medio de otro del que se sirven de instrumento.

Artículo 57.- También serán considerados autores:

- a) Los que inducen directamente a otro u otros a ejecutarlo;
- b) Los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría ejecutado;
- c) Los que dieran instrucciones a otros para la comisión de los crímenes y delitos previstos en la presente ley, sea mediante paga, promesas, abuso de poder o de autoridad, tramas culpables o cualquier otra modalidad para que cumplan con dichas instrucciones.

Artículo 58.- Son cómplices los que, no hallándose comprendidos en el artículo anterior, cooperan a la ejecución del hecho con actos anteriores o simultáneos. A los fines de la presente ley los cómplices serán sancionados con las mismas penas establecidas para los autores.

Artículo 59.- Se impondrá 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 60.- La calidad de reincidente agravará la responsabilidad penal de quienes cometan o participen en el crimen o delito. 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 la presente ley o en otras leyes especiales, que pongan o puedan poner en riesgo la seguridad de la aviación civil.

Artículo 61.- Las tentativas de los crímenes y delitos consignados en la presente ley serán castigadas como el crimen y delito mismo. A los fines de la presente ley la concertación o planificación del crimen o delito por una o más personas será considerada como el principio de ejecución.

SECCIÓN I

CRÍMENES Y DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y EL TRANSPORTE AÉREO

Artículo 62.- El que se apodere con violencia o intimidación, o cualquier otro medio ilícito de una aeronave en servicio, será castigado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Párrafo.- Serán castigados con las mismas penas aquellos que elaboraran el plan de apoderamiento de la aeronave en servicio, o instruyeran para su comisión, o facilitaran a otro su apoderamiento, o indujeran directamente a otro u otros a ejecutarlo.

Artículo 63.- El que tome rehenes a bordo de aeronaves o en un aeródromo será castigado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 64.- Los 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, serán sancionados con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 65.- 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, será castigado con la pena de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo I: Si a consecuencia del crimen se ocasionare la muerte o lesiones graves de una persona se impondrá 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 será de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 66.- 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 aviación civil o que tiendan a interferir con las operaciones normales y el buen funcionamiento de las aeronaves o de los aeropuertos será 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 será la de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo II: Si como consecuencia de dicha información se produjese lesiones graves o la muerte de una o varias personas la pena será de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 67.- 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 será castigado con penas de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Párrafo I: La pena podrá 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 68.- 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, será 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 impondrá la pena de 5 a 20 años de reclusión mayor.

Artículo 69.- 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, será sancionado con la pena de 6 meses a 2 años de prisión correccional o multa de hasta 50 salarios mínimos.

SECCIÓN II

CRÍMENES Y DELITOS DE INTRODUCCIÓN A BORDO DE UNA AERONAVE O EN UN AEROPUERTO DE ARMAS O DE ARTEFACTOS O SUSTANCIAS PELIGROSAS

Artículo 70.- 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; será castigado 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, será castigado con la pena de 20 años de reclusión.

Párrafo II: Si como consecuencia de dichas actuaciones falleciese o fuera lesionada gravemente una persona, la pena impuesta será 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, será sancionado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

Artículo 71.- 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, será castigado con la pena de 5 a 20 años de reclusión mayor.

PARRAFO 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, serán castigados con la pena de 30 años de reclusión mayor.

PARRAFO 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 será castigado con la pena de 30 años de reclusión mayor.

SECCIÓN III

CRÍMENES Y DELITOS CONTRA LA AUTORIDAD

Artículo 72.- 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 agentes del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), en el ejercicio de sus funciones e interfiriendo con el cumplimiento de sus deberes, será sancionado con la pena de 3 a 10 años de detención.

Párrafo I: Si estas actuaciones son realizadas empleando armas de cualquier tipo serán sancionados 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 será la de 30 años de reclusión mayor.

SECCIÓN IV

CRÍMENES Y DELITOS DE SEDICIÓN

Artículo 73.- Serán 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 en las situaciones que a continuación se expresa:

- a) 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;
- b) Impedir el libre ejercicio de sus funciones o ejecutar con otro fin coacción sobre ellos;
- c) Entorpecer el vuelo.

Párrafo: La pena podrá aumentarse hasta 30 años de reclusión mayor:

- 1) Si el hecho se comete con la intención de interrumpir la aeronavegación o de variar la ruta;
- 2) Si los tripulantes llegan a apoderarse de la aeronave o ejercer mando sobre la misma;
- 3) Si las personas en estos actos se encuentran armados.

Artículo 74.- Los miembros de la tripulación, empleados de los aeropuertos, funcionarios o agentes de la seguridad aeroportuaria, que intencionalmente y sin causa justificada no cooperaren para controlar el alzamiento, serán sancionados 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 estos se rehusaren a colaborar, no tendrán ningún tipo de responsabilidad civil o penal.

Artículo 75.- Quedarán exentos de responsabilidad:

- a) Los meros ejecutores que se sometan a la primera intimidación que se les haga y antes de realizar actos de violencia;
- b) Los que hallándose comprometidos a perpetrar el delito lo denuncien a las autoridades correspondientes en tiempo hábil para evitarlo;

Artículo 76.- Si durante el alzamiento o con ocasión de ello se cometieren crímenes u otros delitos, éstos serán castigados también con arreglo a la ley en que estén comprendidos.

SECCIÓN V

CRÍMENES Y DELITOS CONTRA LAS VÍCTIMAS Y AERONAVES QUE SUFREN ACCIDENTES AÉREOS

Artículo 77.- Toda persona que, intencionalmente y sin autorización, remueva, esconda o retenga cualquier parte de alguna aeronave accidentada o cualquier propiedad que haya estado a bordo de dicha aeronave al momento del accidente, será sancionado con la pena de 3 a 10 años de detención.

Artículo 78.- 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, será 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.

PARRAFO: 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 deberá transmitir la señal de alarma y comunicar el hecho a la autoridad de control que corresponda.

Artículo 79.- 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, serán castigados con la pena de 6 días a 6 meses de prisión correccional.

SECCIÓN VI DE LAS PENAS

Artículo 80.- Las penas que se pueden imponer con arreglo a esta ley son las siguientes:

- a) 30 años de reclusión mayor;
- b) 20 años de reclusión mayor;
- c) 5 a 20 años de reclusión mayor;
- d) 3 a 10 años de detención;
- e) 2 a 5 años de reclusión menor;
- f) 6 meses a dos años de prisión correccional;
- g) Multas consistentes en salarios mínimos.

Artículo 81.- Las penas descritas en el artículo anterior tendrán 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 podrán 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 82.- Las penas señaladas para los crímenes o delitos descritos en la presente ley se impondrán sin perjuicio de las que podrán ser aplicables por el Código Penal u otras leyes especiales para situaciones no contempladas en la misma.

Artículo 83.- Quienes se sientan agraviados por la comisión de hechos punibles tipificados en la presente ley podrán reclamar daños y perjuicios en la forma establecida en el Código Procesal Penal de la República Dominicana.

CAPITULO IX ASPECTOS PROCESALES

Artículo 84.- El procedimiento a seguir en la comprobación de los hechos, la aplicación de las sanciones, y el conocimiento de los recursos administrativos, serán los establecidos en la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 85.- Cuando se verifique la comisión de una de las faltas establecidas en la presente ley y sus reglamentos de aplicación, deberá 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 CESA 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 Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) notificará a la parte interesada el contenido de la misma, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 35 de la presente ley y de conformidad al reglamento respectivo del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA).

Artículo 86.- El ejercicio de la facultad sancionadora administrativa será independiente de la eventual concurrencia de delitos o faltas de naturaleza penal; en tal sentido, la imposición de una sanción por falta administrativa no excluye la aplicación de una sanción penal.

Artículo 87.- En la persecución e investigación de las infracciones relativas a la seguridad aeroportuaria, el CESA es fuerza auxiliar del Ministerio Público.

SECCION I

DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS Y JURISDICCIONALES

Artículo 88.- La JAC y la jurisdicción contenciosa administrativa serán competentes para conocer los recursos incoados contra las decisiones emanadas del CESA en ejercicio de las atribuciones conferidas por la presente ley y sus reglamentos.

Artículo 89.- Las normas de seguridad no serán atacadas de manera directa mediante los recursos contemplados en la presente ley. 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 podrá solicitar la impugnación de dicha medida.

Artículo 90.- Cualquier persona física o jurídica que resulte afectada por decisiones administrativas pecuniarias impuestas por el CESA, podrá ejercer contra dichas sanciones mediante uno de los siguientes recursos:

- 1 **Recurso de Reconsideración** ante el Director General del CESA. 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 podrá interponer este recurso por ante la jurisdicción contencioso administrativa, en un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir de la fecha de haber recibido la notificación de la Resolución que resuelva el Recurso Jerárquico.

Párrafo: El interesado podrá siempre optar por recurrir las sanciones administrativas pecuniarias impuestas por el CESA, 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.

CAPITULO X DE LA INSTRUCCIÓN

Artículo 91.- El Cuerpo Especializado en seguridad Aeroportuaria, será 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. Este programa de instrucción estará diseñado para garantizar la eficacia del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC).

Artículo 92.- Se crea la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC), “Mayor General Piloto Luis Damián Castro Cruz, FAD”, como órgano del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, para la capacitación del personal AVSEC y de todas las entidades que participan o son responsables en la aplicación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, que lo requieran.

Artículo 93.- La instrucción en materia de seguridad de la aviación civil se realizará conforme a lo establecido en el Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (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, deberán recibir la capacitación continua orientada por las instrucciones del PNISAC.

SESION I DE LA CARRERA AVSEC

Artículo 94.- El personal AVSEC que preste servicios en el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria, pertenecerá a las Fuerzas Armadas.

CAPITULO XI DISPOSICIONES ESPECIALES

SESION I ARMONIZACIÓN DE LOS CRITERIOS DE SEGURIDAD (ANEXO 17) Y FACILITACIÓN (ANEXO 9)

Artículo 95.- 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 CESA y la JAC deberán armonizar ambos criterios al emitir normas que regulen estas materias.

Artículo 96.- El Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA) procurará, 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.

CAPITULO XII DISPOSICIONES FINALES

Artículo 97.- La seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la comisión de actos que atenten contra la seguridad de la aviación civil, será procurada por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria (CESA), en conformidad con el Programa Nacional de la Aviación Civil (PNSAC) y la disposiciones de la presente ley.

Artículo 98.- 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 99.- La presente ley deroga específicamente los artículos 319, 322, 323 y 324 de la Ley No. 491-06, de fecha 22 de diciembre del 2006, de Aviación Civil de la República Dominicana.

Artículo 100.- La presente Ley deroga o modifica toda disposición de igual o menor jerarquía que le sea contraria.

Dada.....