DECRETO 376-16
ESTABLECE EL REGLAMENTO DE APLICACIÓN DE LA LEY NO. 188-11, SOBRE SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

Dec. No. 376-16 que establece el Reglamento de Aplicación de la Ley No. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil. G. O. No. 10868 del 28 de diciembre de 2016.

DANILO MEDINA
Presidente de la República Dominicana

NUMERO: 376-16

CONSIDERANDO: Que el 16 de julio de 2011 fue promulgada la Ley núm. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, para que el Estado dominicano cumpla adecuadamente con los instrumentos jurídicos internacionales de carácter penal, enfocados a salvaguardar y proteger a la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, y las disposiciones contenidas en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y demás documentos afines de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

CONSIDERANDO: Que el Artículo 29 (Título IV, Capítulo I) de la Ley núm.188-11, crea el Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, como un mecanismo de cooperación y coordinación interinstitucional destinado a disponer de los recursos necesarios para una eficiente y eficaz vigilancia y protección del espacio aéreo nacional.

VISTA: La Constitución de la República Dominicana, proclamada el 13 de junio de 2015.

VISTA: La Ley núm. 491-06, sobre Aviación Civil de la República Dominicana, del 22 de diciembre de 2006, publicada en la Gaceta Oficial núm. 10399, del 28 de diciembre de 2006, modificada por la Ley núm. 67-13, del 25 de abril del 2013.

VISTA: La Ley núm. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, del 16 de julio de 2011, publicada en la Gaceta Oficial núm. 10628, del 22 de julio de 2011.

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

VISTO: El Código Penal de la República Dominicana.

VISTA: La Ley núm. 76-02, que crea el Código Procesal Penal de la República Dominicana, del 2 de julio de 2002.

VISTA: La Ley núm. 139-13, Orgánica de las Fuerzas Armadas, del 13 de septiembre del 2013.

VISTO: La Ley núm. 137-11, Orgánica del Tribunal Constitucional y de los Procedimientos Constitucionales, del 13 de junio de 2011, publicada en la Gaceta Oficial núm. 10622, del 15 de junio de 2011.

VISTA: La Ley núm.13-07, sobre el Tribunal Contencioso Tributario y Administrativo, del 5 de febrero del 2007.

VISTO: El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre del 1944, ratificado mediante la Resolución núm. 964, del 11 de agosto de 1945, publicado en la Gaceta Oficial núm. 6331, del 25 de septiembre de1945.

VISTO: El Decreto núm. 527-09, que establece el Reglamento de Estructura Organizativa, Cargos y Política Salarial del sector público dominicano, del 21 de julio del 2009.

VISTO: El Decreto núm. 204-03 del 6 de marzo de 2003, que homologa la Resolución núm. 6047, dictada por la Comisión Aeroportuaria y modifica el Decreto núm. 827-00, del 25 de septiembre de 2000.

VISTO: El Decreto núm. 876-09, que establece la distribución de la tasa aeronáutica, del 29 de noviembre de 2009.

VISTO: El Decreto núm. 202-03, del 6 de marzo de 2003.

VISTO: El Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC), en su quinta edición, de enero de 2014.

VISTO: El Programa Nacional de Control de Calidad de Seguridad de la Aviación Civil (PNCCSAC), en su quinta edición, de enero de 2011.

VISTO: El Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil (PNISAC), en su segunda edición, de diciembre de 2010.

VISTO: El Reglamento de Aplicación General núm. 1 de la Ley núm. 567-05, del Sistema de Tesorería de la República Dominicana, del 30 de diciembre de 2005, aprobado mediante Decreto núm. 441-06, del 3 de octubre 2006.

VISTOS: Los Reglamentos Aeronáuticos Dominicanos (RAD).

En ejercicio de las atribuciones que me confiere el Artículo 128, numeral 1, literal b, de la Constitución de la República Dominicana proclamada el 13 de junio de 2015, dicto el siguiente:

REGLAMENTO DE APLICACIÓN DE LA LEY NÚM. 188-11, SOBRE SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL, DEL 16 DE JULIO DE 2011

TÍTULO I
OBJETO, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

ARTÍCULO 1. OBJETO. El objeto de este Reglamento es implementar y facilitar la aplicación del marco normativo establecido mediante la Ley núm. 188-11, sobre Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil, promulgada el 16 de julio de 2011 y publicada en la Gaceta Oficial núm. 10628, del 22 de julio de 2011.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES Y ACRÓNIMOS. Para los efectos e interpretación del presente Reglamento, y sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 3 de la Ley núm.188-11, se entiende por:

1. **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.

2. **AERONAVE EN VUELO:** Se considerará que una aeronave se encuentra en vuelo desde el momento en que se cierren todas las puertas externas después del embarque, hasta el momento en que se abra cualquiera de dichas puertas para el desembarque. En caso de aterrizaje forzoso, se considerará que el vuelo continúa hasta que las autoridades competentes se hagan cargo de la aeronave, de las personas y bienes a bordo.

3. **AEROPUERTO INTERNACIONAL:** Todo aeródromo de uso público designado por el Poder Ejecutivo como puerto de entrada o salida para el tráfico aéreo internacional, en el cual se llevan a cabo los trámites de aduanas, migración, salud pública, reglamentación fitozoosanitaria y otros requerimientos.

4. **ANEXO AL CONVENIO DE CHICAGO:** Los documentos emitidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que contienen las Normas, Métodos Recomendados y Procedimientos Internacionales aplicables a la Aviación Civil.

5. **ÁREA DE MOVIMIENTO:** Parte del aeródromo que ha de utilizarse para el despegue, aterrizaje y rodaje de aeronaves, integrada por el área de maniobras y la plataforma.

6. **BLANCO AÉREO:** Puede ser considerado un blanco (objetivo) aéreo todo elemento o persona que contribuya a la correcta operación de los medios aéreos ilegales o enemigos dentro del espacio aéreo nacional. Su neutralización ofrece ventaja propia y clara disminución de la violación al espacio aéreo nacional y la problemática aérea ilegal.

7. **CARGA:** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

8. **CARNÉ PERMANENTE DE IDENTIFICACIÓN DE AEROPUERTO:** Documento de identificación de todas las personas que ejerzan funciones o trabajen tanto en la parte pública como en la parte aeronáutica, la cual tendrá una vigencia de doce (12) meses.

9. **CARNÉ TEMPORAL DE IDENTIFICACIÓN DE AEROPUERTO:** Documento expedido a los trabajadores transitorios o jornaleros, a los empleados contratados en el aeropuerto cuyo carné permanente está en proceso, y al personal visitante de los aeropuertos que requieren acceder a determinadas áreas debidamente escoltados. Dicho carné tendrá una vigencia que no exceda los quince (15) días calendarios.

10. **CARNÉ ÚNICO:** Documento expedido por el Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) a aquellas personas que por sus cargos, funciones o responsabilidades deban tener acceso sin restricción y en cualquier momento a todas las instalaciones y servicios aeronáuticos y aeroportuarios de la República Dominicana.

11. **CERTIFICACIÓN:** Evaluación formal y confirmación otorgada por el CESAC de que una persona o entidad posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones en materia de seguridad de la aviación que se le asignen, con el nivel que el CESAC considere aceptable.

12. **CORREO:** Despacho de correspondencias y otros objetos que las Administraciones Postales presentan con el fin de que se entreguen a otras Administraciones Postales**.**

13. **DIRECTIVA DE SEGURIDAD:** Documento escrito emitido por el CESAC con el objetivo de aprobar documentos de seguridad de la aviación civil e implementar medidas y procedimientos necesarios para la seguridad de la aviación civil y cuyo cumplimiento será obligatorio.

14. **DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AEROPUERTO:** Es el gerente de seguridad de la aviación civil, designado por el Director General del CESAC, para la aplicación, coordinación y supervisión de los controles de seguridad en un aeropuerto o aeródromo.

15. **EQUIPAJE:** Artículos de propiedad personal de los pasajeros o tripulantes que se llevan en la aeronave mediante convenio con el explotador de aeronave.

16. **EXPLOTADOR U OPERADOR DE AEROPUERTO:** Persona 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.

17. **MERCANCÍAS PELIGROSAS:** 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 fines para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea.

18. **MIEMBRO DE LA TRIPULACIÓN:** Persona a quien el explotador de una aeronave asigna obligaciones que ha de cumplir a bordo durante el período de servicio de vuelo.

19. **PARTE AERONÁUTICA:** Área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de los mismos, cuyo acceso está controlado.

20. **PARTE PÚBLICA:** Área de un aeropuerto y los edificios a los que tienen acceso ilimitado los pasajeros y el público no viajero.

21. **PERMISO DE ACCESO VEHICULAR (P.A.V.):** Documento expedido que habilita el ingreso, circulación y permanencia de vehículos en las zonas de seguridad restringidas. Su expedición, uso y clases estará regulado por el PNSAC y las Directivas de Seguridad que al efecto emita el CESAC.

22. **PLATAFORMA:** Área definida en un aeródromo o aeropuerto destinada a dar cabida a las aeronaves para los fines de embarque o desembarque de pasajeros, correo o carga, abastecimiento de combustible, estacionamiento o mantenimiento.

23. **PROGRAMA DE SEGURIDAD:** Medidas adoptadas para proteger la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

24. **PROVEEDOR DE SERVICIOS:** Persona, organismo o empresa que realiza servicios a los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves, tránsito aéreo y otras entidades tales como: limpieza, despacho en los mostradores, manipulación de equipaje, aprovisionamiento a bordo de la aeronave, entre otros.

25. **PROVEEDOR DE SERVICIOS DE SEGURIDAD:** Cualquier persona jurídica autorizada 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.

26. **PROVISIONES:** Alimentos, bebidas, otros suministros en seco y equipo asociado utilizados a bordo de una aeronave.

27. **SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL:** Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita y otros actos que atenten contra la seguridad de la aviación. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas, recursos humanos y materiales.

28. **SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AÉREO:** Integración de todos los elementos disponibles, aeronaves, personal técnico, comunicaciones, radares, datos e informaciones de 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 de República Dominicana, a través de un centro de mando, control y comunicaciones.

29. **ZONA DE SEGURIDAD RESTRINGIDA:** Aquella zona de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificada como zona de riesgo prioritaria en la que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad. Dicha zona normalmente incluirá, entre otros aspectos, todas las áreas de salida de pasajeros de la aviación comercial entre el punto de inspección y la aeronave; la plataforma; los locales de preparación de embarque de equipaje, incluidas las zonas en las que las aeronaves entran en servicio y están presentes el equipaje y la carga inspeccionados; los depósitos de carga; los centros de correo y los locales de la parte aeronáutica de servicios de provisión de alimentos y de limpieza de las aeronaves, las instalaciones de aviación general y las áreas destinadas a depósitos y almacenamiento de combustibles.

30. **ZONA ESTÉRIL:** Espacio que media entre un puesto de inspección y las aeronaves, cuyo acceso está estrictamente controlado.

31. **CESAC:** Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil.

32. **CONASAC:** Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

33. **DSAC:** Documentos de Seguridad de la Aviación Civil.

34. **FARD:** Fuerza Aérea de República Dominicana.

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

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

37. **PNSAC:** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

38. **OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.

ARTÍCULO 3. ÁMBITO JURISDICCIONAL. Sin perjuicio de lo indicado en el Artículo 4 de la Ley núm. 188-11, el ámbito de aplicación de dicha ley se extiende a los aeropuertos, así como a sus diferentes áreas, zonas, partes e instalaciones. Las disposiciones de dicha ley, para fines de inspección, vigilancia, control y sanción, aplican sobre toda persona, física o jurídica, pública o privada, que ingrese a las indicadas áreas o haga uso de sus instalaciones, de los servicios brindados dentro de éstas o que tenga cualquier tipo de relación directa con la actividad aeroportuaria, aeronáutica o no aeronáutica, desarrolladas en los mismos.

TÍTULO II
DEL CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO 4. CUERPO ESPECIALIZADO EN SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL (CESAC). Es una dependencia del Ministerio de Defensa. Es la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil para la aplicación de la Ley núm. 188-11, y el responsable de la aplicación y el cumplimiento del Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

PÁRRAFO I. La competencia del CESAC no releva al Explotador u Operador del Aeropuerto, a los Proveedores de Servicios Privados de Seguridad, Consignatarios de Aeronaves y otros proveedores de servicios, de cumplir ciertas obligaciones generales para fines de maximizar la eficiencia de la aplicación de las medidas y procedimientos de seguridad en sinergia con las operaciones de explotación y los servicios relacionados a la misma.

ARTÍCULO 5. DIRECCIÓN. La máxima autoridad del CESAC recae sobre su Director General, el cual es responsable de ejercer las atribuciones que le confiere la Ley núm. 188-11, asegurar el cumplimiento de los deberes, obligaciones del CESAC, ejercer el control sobre el personal y las actividades de dicha institución. Dicho Director es designado y removido como lo establece la Ley núm. 139-13, Orgánica de las Fuerzas Armadas.

PÁRRAFO I. Dentro de la estructura orgánica establecida por el Artículo 12 de la Ley núm.188-11, el Director General podrá delegar o asignar las atribuciones del CESAC detalladas en el Artículo 13 de la referida ley.

PÁRRAFO II. A los fines de crear las direcciones de áreas, subdirecciones de áreas, departamentos, divisiones, secciones y unidades nuevas que conlleve la asignación de apropiaciones presupuestarias para financiar los cargos presupuestados o a presupuestar para el año fiscal siguiente, el CESAC, a través del Ministerio de Defensa, solicitará la autorización del Ministerio de Administración Pública (MAP) mediante la remisión de una solicitud justificativa indicando las funciones a ejecutarse, el presupuesto estimado, así como el origen de los fondos necesarios y el nivel de urgencia. Cuando haya recibido la aprobación del Ministerio de Administración Pública (MAP), el CESAC, a través del Ministerio de Defensa y previa justificación, solicitará a la Dirección General de Presupuesto la aprobación de su anteproyecto de presupuesto, la cual queda en libertad de aprobar dicha solicitud.

PÁRRAFO III. Las direcciones de áreas, subdirecciones de áreas, departamentos, divisiones, secciones y unidades existentes al momento de entrada en vigencia de la Ley núm.188-11 y del presente Reglamento, no estarán sujetas al proceso de autorización y aprobación antes indicados. Igualmente, quedan excluidos los cambios de personal y las variaciones en personal, estructura o funciones no esenciales que pueda determinar el Director General.

PÁRRAFO IV. El Director de Seguridad de Aeropuerto previsto en el Artículo 22 de la Ley núm.188-11 es el principal responsable de la seguridad y protección de la aviación civil en un aeropuerto. El mismo actúa bajo la autoridad del Director General del CESAC.

PÁRRAFO V. 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 Ley núm. 188-11, los cuales serán designados por el Ministro de Defensa a solicitud del Director General del CESAC. Las designaciones que se indican en este párrafo se efectuarán de la siguiente manera:

1. Memorándum de designación del Director General del CESAC.

2. Designación del Ministro de Defensa, realizada mediante la emisión de una Orden General, que confirma las designaciones del Director General del CESAC.

ARTÍCULO 6. DEL CONTROL DE CALIDAD AVSEC. El CESAC contará con un Director de Control de Calidad AVSEC, así como de Inspectores Nacionales de Seguridad de la Aviación Civil, a los fines de asegurar la aplicación y cumplimiento del PNSAC y validar su eficacia, de conformidad con lo establecido en el Artículo 19 de la Ley núm. 188-11.

PÁRRAFO. Las actividades de control de calidad y su seguimiento se realizarán sin restricciones y en cualquier momento, velando en la medida de lo posible por la no interrupción y menor afectación de las operaciones aeroportuarias, salvo casos de violación flagrante o actos que impliquen el compromiso o pongan en peligro inminente la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, para lo cual contarán con la cooperación del Explotador u Operador de aeropuerto y otras entidades que convergen en el mismo. Dichas actividades son distintas a las del Ministerio Público y a las que se puedan realizar en asistencia al Ministerio Público en caso de infracción de crímenes o delitos relativos a la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil.

ARTÍCULO 7. DE LA EMISIÓN DE CARNÉ DE IDENTIFICACIÓN Y ACCESO A LOS AEROPUERTOS. El explotador de aeropuerto expedirá los carné de identificación y acceso a los aeropuertos, excepto el Carné Único que expide el CESAC. Dichos carné y permisos de acceso se clasifican de la siguiente manera:

1. Carné Permanente de Identificación de Aeropuerto.

2. Carné Temporal de Identificación de Aeropuerto.

3. Carné único.

4. Permiso de Acceso Vehicular (P.A.V.)

PÁRRAFO I. El CESAC determinará las características físicas y distintivas que tendrán los permisos, de acuerdo a las zonas del aeropuerto a las que permita acceder; debiendo incluir como características físicas mínimas: foto, nombres y apellidos del titular, entidad donde labora y fecha de expiración.

PÁRRAFO II. De acuerdo con las disposiciones de los numerales 24 y 25 del Artículo 13 de la Ley núm.188-11, el CESAC realizará la depuración y prueba de antidopin, tanto para la primera emisión como para la renovación de los carné de acceso a los aeropuertos, para la correspondiente aprobación por parte de la Dirección General del CESAC.

PÁRRAFO III. A los fines de poder cumplir con sus obligaciones, el CESAC se encuentra facultado a realizar el cobro relativo a los gastos ordinarios del proceso de depuración y antidoping de las personas que requieran la expedición de los carné de identificación y acceso a los aeropuertos, así como de cualquier gasto adicional, previa aprobación del CONASAC, que por razones de urgencia sea necesario realizar para el ejercicio de estas funciones, siempre y cuando el monto de los mismos sea razonable.

PÁRRAFO IV. Los ingresos que se recauden se considerarán parte del presupuesto vigente, con independencia de la fecha en que se hubiere originado la obligación de pago o la liquidación de los mismos.

PÁRRAFO V. Para fines de renovación, el CESAC, a través de su Dirección de Inteligencia, y con el apoyo de los explotadores u operadores de aeropuertos, determinará los operativos de renovación para que las operaciones de los aeropuertos no se vean afectadas por la expiración de los carné y su proceso de renovación.

PÁRRAFO VI. El CESAC, a través de su Dirección de Inteligencia, deberá realizar la depuración referida en el Párrafo II de este artículo, en un plazo no mayor de quince días (15) laborables y sólo podrá objetar la expedición del carné permanente de identificación de aeropuerto por causas justificadas, debidamente motivadas y fundamentadas. Cuando fuera necesario un plazo mayor para la depuración, el explotador u operador de aeropuerto tendrá la facultad de expedir un Carné Temporal de Identificación de Aeropuerto por un período de quince (15) días calendarios, cumpliendo con los requisitos a tales fines e informando debidamente al CESAC, hasta tanto concluya la depuración, que no deberá exceder de un plazo total de treinta (30) días laborables.

PÁRRAFO VII. Una vez depurada la solicitud y autorizada la expedición del carné de identificación y acceso a los aeropuertos, la actividad de registro, confección y expiración estarán bajo la responsabilidad del Explotador u Operador del Aeropuerto, el cual, salvo el caso limitativamente establecido en el Párrafo VI de este artículo, no podrá emitir carné sin la autorización previa del CESAC.

PÁRRAFO VIII. El Operador del Aeropuerto debe notificar mensualmente al CESAC, a través de las Direcciones de Seguridad de Aeropuertos e Inteligencia, la relación de los carné de identificación y acceso a los aeropuertos, emitidos, cancelados y no devueltos, durante el mes inmediatamente anterior, indicando el número del mismo, nombre del titular, institución o empresa a la cual pertenece o pertenecía el titular y fecha de caducidad o cancelación.

TÍTULO III
COOPERACIÓN INTERNACIONAL

ARTÍCULO 8. DE LA COOPERACIÓN CON OTROS ESTADOS. La República Dominicana, a través del CESAC, cooperará con otros Estados, cuando sea necesario, en la preparación e intercambio de información relativa al PNSAC, PNISAC y PNCCSAC.

ARTÍCULO 9. La República Dominicana, a través de la Dirección General del CESAC, responderá, dentro de sus posibilidades, a los pedidos de otros Estados de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados. A esos fines, las medidas de seguridad especiales solicitadas por un Estado serán examinadas por el CESAC y los resultados serán notificados al Estado solicitante.

ARTÍCULO 10. DE LA COMUNICACIÓN CON LA OACI. El CESAC, a través de su Dirección General, mantendrá una comunicación constante y directa con la OACI respecto de las necesidades del sistema de seguridad de la aviación civil de la República Dominicana, incluyendo lo relativo a la instrucción y otros aspectos de asistencia técnica.

ARTÍCULO 11. Cuando la República Dominicana fuere afectada por un acto de interferencia ilícita, el CESAC, a través de su Dirección General, proporcionará, previa coordinación con el Instituto Dominicano de Aviación Civil y la Junta de Aviación Civil, toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, mediante un informe preliminar que enviará a la OACI dentro de los treinta (30) días del suceso y un informe final sobre el mismo lo antes posible, una vez resuelto el caso.

TÍTULO IV
DEL FINANCIAMIENTO DE LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL

ARTÍCULO 12. DEL PRESUPUESTO DEL CESAC. El presupuesto del CESAC se encuentra integrado por los recursos provenientes de las tasas especializadas que fuesen establecidas de acuerdo a sus necesidades y las partidas que le sean asignadas en la Ley de Presupuesto General del Estado, tomando en cuenta el incremento de las necesidades operacionales del CESAC.

PÁRRAFO I. Los recursos provenientes de las tasas especializadas deberán ser aprobados por el Poder Ejecutivo por el monto asignado, y ser fijados en un monto nunca menor que el establecido mediante el Decreto núm. 876-09, del 25 de noviembre de 2009.

PÁRRAFO II. Asimismo, forman parte del presupuesto del CESAC los fondos provenientes de las cobranzas por los servicios de instrucción, acreditación, certificación, antidoping y todos los que se generen de actividades propias que realice la institución.

ARTÍCULO 13. FONDOS PROVENIENTES DE SANCIONES PECUNIARIAS. Los fondos provenientes de las sanciones pecuniarias establecidas en la Ley núm. 188-11, deben ser depositados en la Cuenta del Tesoro Nacional y destinados al fomento y desarrollo de la seguridad de la aviación civil. El monto recaudado por concepto de la ejecución de sanciones pecuniarias deberá ser tomado en cuenta en el presupuesto del CESAC para el fomento y desarrollo de la seguridad de la aviación civil, considerando los avances tecnológicos en medidas de seguridad, los riesgos cambiantes del sector, incrementos de servicios y tráficos aéreos, y necesidades de especialización en materia de instrucción en el área de seguridad, entre otros.

ARTÍCULO 14. SERVICIOS DE SEGURIDAD EFICIENTES. Para asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 14 de la Ley núm.188-11, los explotadores u operadores de aeropuertos deben establecer en su presupuesto anual, a requerimiento del CESAC, una partida que satisfaga la adquisición y mantenimiento de los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares de seguridad, en la cantidad y variedad necesarias, fijada en un monto nunca menor al monto estimado de recaudación para el año correspondiente por aplicación de la tasa establecida en el Decreto núm. 202-03 del 6 de marzo de 2003.

PÁRRAFO I. La Comisión Aeroportuaria, a recomendación motivada del CESAC, emitirá una resolución que determine la magnitud de la inversión que los explotadores u operadores de aeropuertos deberán realizar para lo indicado en el presente artículo.

PÁRRAFO II. De no ejecutarse la partida programada, de conformidad con su compromiso presupuestado, ésta se adicionará a la partida del año siguiente, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley núm. 188-11 y este reglamento, no pudiendo excederse de dos (2) años sin realizar dicha inversión.

PÁRRAFO III. De no ejecutarse la partida presupuestaria sin causa justificada, o de no llegar a un acuerdo con el CESAC en relación a la inversión programada, el CESAC apoderará a la Comisión Aeroportuaria, la cual, dentro de un plazo de quince (15) días, convocará a las partes de que se traten para conocer del asunto.

PÁRRAFO IV. Los explotadores u operadores de aeropuertos que proporcionen los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares de seguridad, para ser utilizados por el CESAC, establecerán calendarios de mantenimientos preventivos y contra defectos, a fin de que estos funcionen en óptimo estado, conservando registros de dicho mantenimiento, así como instruir y actualizar sobre los mismos al personal del CESAC.

TÍTULO V
DE LAS FALTAS ADMINISTRATIVAS Y APLICACIÓN DE LAS SANCIONES

CAPÍTULO I
DEL ÓRGANO COMPETENTE EN MATERIA SANCIONADORA

ARTÍCULO 15. El CESAC es el órgano competente para imponer las sanciones administrativas aplicables por la comisión de las faltas previstas en la Ley núm. 188-11, sus reglamentos y programas.

CAPÍTULO II
COMPATIBILIDAD

ARTÍCULO 16. El ejercicio de la facultad sancionadora administrativa es independiente de la eventual concurrencia de delitos o faltas penales o disciplinarias, las cuales serán investigadas y procesadas por ante el organismo judicial o disciplinario correspondiente. En tal sentido, la imposición de una sanción por falta administrativa no excluye la aplicación de una sanción penal. Las sanciones administrativas no tendrán naturaleza indemnizatoria ni compensatoria, sino meramente punitiva, debiendo el sancionado cumplir la sanción y además cumplir con las disposiciones cuya violación motivó la sanción.

ARTÍCULO 17. Cuando un hecho u omisión fuere constitutivo de dos o más faltas administrativas, se tomará en consideración la más grave, y si las dos faltas son igualmente graves, la que conlleve la sanción de mayor valor pecuniario.

CAPÍTULO III
CRITERIOS PARA APLICACIÓN DE SANCIONES

ARTÍCULO 18. De acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 42 de La Ley núm.188-11, las faltas se clasifican en leves, moderadas y graves, y sus sanciones se establecen de conformidad con lo establecido en los artículos 43, 44 y 45 de la referida ley, respectivamente.

ARTÍCULO 19. La cuantía de las sanciones se establece de acuerdo con la naturaleza de la obligación infringida, las circunstancias en que se produce la infracción y la calidad del infractor, conforme a los criterios que se detallan a continuación:

1. La naturaleza del infractor.
2. La gravedad del peligro ocasionado o el perjuicio causado.
3. Las ganancias obtenidas como resultado de la infracción, si las hubiere.
4. Los daños probables o posibles a la seguridad de aviación civil.
5. El hecho de haber procedido o no a la subsanación del daño ocasionado por la infracción sin necesidad de previo requerimiento por el CESAC.
6. Las dificultades objetivas que pudieron haber ocurrido.
7. La conducta anterior de la persona o entidad.

PÁRRAFO. En adición a los criterios señalados anteriormente, se tomará en cuenta el grado de encubrimiento de la falta, la reincidencia en la comisión de faltas semejantes a otras que hubieren sido sancionadas con anterioridad y la comisión en forma frecuente o habitual de distintas faltas.

ARTÍCULO 20. Quienes cometan una de las faltas calificadas y tipificadas por el Artículo 45 de la Ley núm. 188-11, como graves, serán sancionados con una multa impuesta por el CESAC de veintiuno (21) a cincuenta (50) salarios mínimos del sector público nacional, cuantificada de conformidad con los criterios definidos anteriormente.

ARTÍCULO 21. Sin perjuicio de las faltas que sean establecidas en los programas y reglamentos, son faltas administrativas graves las siguientes:

1. Embarcar, a sabiendas, personas mentalmente trastornadas sin autorización médica y sin estar acompañado de una persona que cuente con las habilidades necesarias para controlar a dichas personas y suministrarles los medicamentos que requieran.

2. Prestar servicios de seguridad en los aeropuertos que no hayan sido declarados en su programa de seguridad.

3. Prestar servicios de seguridad diferentes a los que han sido declarados y autorizados por el CESAC en su programa de seguridad.

4. Prestar servicios de seguridad de la aviación civil con ejemplares caninos que no estén debidamente certificados por el CESAC.

5. Embarcar equipaje de bodega, correo o carga de origen para el transporte a bordo de una aeronave comercial sin haber sido objeto de inspección.

6. Embarcar equipaje de bodega, correo o carga de transbordo en una aeronave comercial sin haber sido objeto de inspección.

7. No informar al explotador de aeronaves que embarcará en calidad de acompañante de una persona mentalmente trastornada.

8. No presentarse o hacerlo de manera tardía, sin justificación alguna, en el lugar y momento requerido para una inspección manual a una persona, equipaje o carga.

9. Almacenar, en las zonas establecidas para tales fines, equipajes sin haberlos sometido a inspección o embarcarlos nuevamente en una aeronave sin inspeccionarlos.

10. No proteger, con barreras físicas apropiadas u otros medios de seguridad, los puntos vulnerables establecidos en el PNSAC, bajo la responsabilidad de las entidades que tienen el control o administración de los mismos.

11. No disponer de planes de contingencia para prevenir la pérdida de una instalación vital y reemplazar o proveer los servicios alternos indispensables para la navegación o de otros tipos, para superar cualquier eventualidad.

12. Realizar enmiendas o alteraciones al programa de seguridad sin la debida autorización del CESAC.

13. No entregar al personal del CESAC en el ejercicio de sus funciones, cualquier información o documentación que le sea requerida.

14. Instalar u operar equipos de seguridad en las terminales aeroportuarias sin contar con una autorización escrita por parte del CESAC.

15. No proveer las instalaciones y equipos requeridos por el CESAC, para el funcionamiento del CCI.

16. No proteger por medio de barreras físicas el perímetro del aeropuerto acorde a los requerimientos técnicos establecidos por el CESAC.

17. No mantener la vigilancia durante las operaciones de mantenimiento, abastecimiento o limpieza de las aeronaves, por parte del explotador aéreo o su representante.

18. No implementar medidas correctivas inmediatas cuando la seguridad se haya visto violada o comprometida, poniendo en peligro la seguridad de la aviación civil.

ARTÍCULO 22. Quienes cometan una de las faltas calificadas y tipificadas por el Artículo 44 de la ley como moderadas, serán sancionadas por el CESAC con el pago de una multa de once (11) a veinte (20) salarios mínimos del sector público nacional, cuantificada de conformidad con los criterios definidos anteriormente.

ARTÍCULO 23. Sin perjuicio de las faltas que sean establecidas en los programas y reglamentos, son faltas administrativas moderadas las siguientes:

1. No impartir la instrucción periódica de seguridad en virtud a lo dispuesto en el PNSAC y el PNISAC.

2. No proporcionar o mantener las estructuras físicas en las condiciones requeridas para poder cumplir con los procedimientos de seguridad, así como las instalaciones adecuadas para oficinas, alojamiento e instrucción del personal AVSEC en cada aeropuerto.

3. No mantener actualizado los Programas de Seguridad, conforme a las normas, medidas y procedimientos de seguridad establecidos en el PNSAC.

4. No medir el rendimiento de los equipos de seguridad utilizando los procedimientos y herramientas apropiadas.

5. No remitir al CESAC, en el tiempo establecido, los Planes de Acción de Medidas Correctivas.

6. No remitir en la fecha establecida las documentaciones requeridas por el CESAC antes de la ejecución de las Actividades de Control de Calidad (ACCA).

7. No adquirir, proveer y mantener, previa recomendación y aprobación del CESAC, los equipos, sistemas e instalaciones auxiliares de seguridad necesarios, que requieran las terminales aeroportuarias o las necesidades del momento.

8. No realizar el procedimiento y mantenimiento adecuado para verificar el funcionamiento de los equipos de inspección de seguridad, antes de su operación.

9. No realizar inspecciones al personal empleado que vaya a acceder a las aeronaves, por parte del explotador aéreo o su representante.

10. No mantener los registros del personal por el período establecido en el PNSAC, una vez prescinda de sus servicios o éste haya renunciado.

11. No remitir al CESAC los planos arquitectónicos para la construcción de nuevas edificaciones o modificaciones de las existentes.

12. No retirar el equipo de embarque o desembarque de las aeronaves que pernoctaran en la plataforma, una vez terminadas las operaciones.

13. No realizar correctamente la verificación de seguridad de las aeronaves del transporte aéreo comercial.

14. Impedir o limitar a los miembros o funcionarios del CESAC el acceso a las aeronaves, los aeropuertos e instalaciones aeronáuticas, en ejercicio de sus funciones.

15. Proporcionar información previa a las personas que serán objetos de Pruebas de Seguridad por parte del CESAC, que pongan en evidencia la misma.

16. Utilizar objetos de pruebas de seguridad no autorizados por el CESAC.

17. No brindar la protección adecuada a los objetos de pruebas de seguridad autorizados por el CESAC.

18. No realizar la inspección de seguridad de las aeronaves del transporte aéreo comercial.

19. No proporcionar al CESAC la lista actualizada de denegación de acceso a la zona de seguridad restringida.

20. Implementar un reglamento de control de acceso e identificación aeroportuario sin la aprobación del CESAC.

21. No disponer de un encargado para coordinar y aplicar las medidas, técnicas y procedimientos de seguridad de la aviación civil en cada terminal aeroportuaria donde opere.

22. No disponer de la lista de verificación de los pasajeros a bordo, donde conste la forma en que adquirieron los boletos aéreos, la procedencia, nacionalidad, trayectoria y destino final de dichos pasajeros.

23. No brindar el apoyo requerido para fines de seguridad aeroportuaria, cuando sea necesaria su intervención ante la ocurrencia de situaciones de crisis en los aeropuertos.

24. No mantener la zona de seguridad restringida libre de malezas y obstáculos que garanticen la seguridad y la visibilidad de las operaciones aeroportuarias, incluyendo el perímetro.

25. No dar mantenimiento regularmente a las cercas y no reemplazar las secciones dañadas o en mal estado.

26. No disponer de la iluminación apropiada en las diferentes áreas de las terminales aeroportuarias.

27. No brindar protección a las herramientas de trabajo en los establecimientos ubicados en las zonas de seguridad restringidas de las terminales aeroportuarias.

28. Emitir y otorgar carné de identificación y acceso a los aeropuertos sin contar con la debida autorización del CESAC.

29. No tener una vía apropiada para vehículos de patrullas a lo largo de la cerca en la zona de seguridad restringida, de conformidad con el PNSAC.

30. No colocar los carteles de seguridad de la aviación de acuerdo a los requerimientos del PNSAC y del CESAC.

31. Ingresar a las zonas de seguridad restringida con armas, municiones o componentes sin la debida autorización de la autoridad competente, siempre y cuando no constituya un delito.

32. Ingresar sin cumplir con los requerimientos dispuestos en el PNSAC para el acceso a las zonas de seguridad restringida, siempre y cuando no constituya un delito.

33. No notificar a la administración aeroportuaria correspondiente el despido, cese en funciones o cambio de empresa del personal en la terminal aeroportuaria.

34. Permitir el acceso no autorizado a las aeronaves.

35. No escoltar a los pasajeros que embarcan o desembarcan en la plataforma.

36. No llevar a cabo las verificaciones de seguridad o inspección de seguridad de las aeronaves de origen que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial, de conformidad con el PNSAC.

37. No proporcionar la seguridad a las aeronaves durante las operaciones, mantenimiento y cuando estén estacionadas, de conformidad con el PNSAC y PSA.

38. No proporcionar custodia a la carga, correo y otros artículos, que se embarquen o desembarquen desde la aeronave a los depósitos y viceversa.

39. No brindar la protección adecuada a las mercancías y los equipajes que han de transportarse a bordo de las aeronaves del transporte aéreo comercial, luego de éstos ser inspeccionados.

40. No adoptar las medidas apropiadas para garantizar que cada vez que los pasajeros de vuelos comerciales desembarquen de la aeronave no dejen objetos a bordo de la misma, en su destino final o escalas de tránsito realizadas en los aeropuertos dominicanos.

41. No adoptar las medidas apropiadas para asegurar que, durante el vuelo, se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo.

42. No escoltar a los pasajeros en tránsito y de transbordo desde la aeronave hasta que ingresen a la zona estéril en cumplimiento a lo establecido en el PNSAC.

43. No disponer de instalaciones y servicios de aeropuerto de manera que se facilite el control de seguridad de los pasajeros en tránsito y de transbordo.

44. No informar al acompañante de una persona mentalmente trastornada sobre las medidas a tener en cuenta en caso de emergencia o evacuación de la aeronave y respecto de la responsabilidad de ayudar al pasajero en dichas circunstancias.

45. No proteger el equipaje de bodega contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia hasta la salida de la aeronave en la que se transporte.

46. Transportar el equipaje de pasajeros que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección adicional.

47. Transportar equipaje no acompañado, sin informar al CESAC.

48. Transportar equipaje no acompañado sin presentar un indicador que permita al personal de seguridad que realiza la inspección identificarlo como tal, a fin de cumplir con la inspección adicional.

49. No proteger la documentación para etiquetar el equipaje, especialmente la utilizada en el equipaje de mano.

50. No mantener registro del cotejo del equipaje de bodega de origen o transbordo.

51. Establecer áreas de almacenamientos para depositar equipajes en las zonas de seguridad restringidas, sin la protección contra la manipulación e intromisión.

52. No aplicar procedimientos de seguridad en los edificios en que se preparan, almacenan y despachan las provisiones y suministros.

53. No aplicar procedimientos de seguridad durante el transporte y entrega de provisiones, suministros y piezas de repuesto a la aeronave pertinente para garantizar la seguridad de los envíos.

54. No asegurarse de que las provisiones de a bordo, establecidas fuera del aeropuerto, se protejan del acceso no autorizado mientras estén en ruta desde las instalaciones de dicho servicio hasta el aeropuerto.

55. No aplicar los controles de seguridad apropiados para COMAT y COMAIL que sean transportados en vuelos comerciales.

56. No mantener los niveles de sensibilidad de acuerdo a la evaluación de riesgos o amenaza determinada por el CESAC.

57. No cumplir con las responsabilidades que correspondan, determinadas en la tarjeta de acción de los planes de contingencia de los PSA.

58. No impartir las instrucciones correspondientes al personal bajo su responsabilidad, en virtud de lo establecido en los planes de contingencia de los PSA.

59. No haber instalado sistemas de comunicaciones para responder a actos de interferencia ilícita que ocurran en el territorio nacional o lo afecten, y que puedan menoscabar la seguridad de la aviación civil en la República Dominicana.

60. Obstaculizar el trabajo del personal de seguridad, independientemente de las responsabilidades civiles y penales que conlleven tales violaciones.

ARTÍCULO 24. Quienes cometan una de las faltas calificadas y tipificadas por el Artículo 43 de la ley como Leves, serán sancionadas por el CESAC con una multa de uno (1) a diez (10) salarios mínimos del sector público nacional, cuantificada de conformidad con los criterios definidos anteriormente.

ARTÍCULO 25. Sin perjuicio de las faltas que sean establecidas en los programas y reglamentos, son faltas administrativas Leves las siguientes:

1. Impartir instrucción por instructores no certificados por el CESAC.

2. Contratar personal para ejercer funciones de seguridad en las instalaciones aeroportuarias sin la debida acreditación del CESAC.

3. Prestar servicio de seguridad de la aviación civil sin estar provisto de la certificación correspondiente por parte del CESAC.

4. No mantener en los registros del personal que ejerzan funciones de seguridad de la aviación civil, el formulario de solicitud debidamente firmado, que detalle, entre otras informaciones, los datos generales del solicitante, filiación, nivel de educación y referencia laboral.

5. No cumplir con los requerimientos establecidos en el PNSAC para la solicitud de empleo.

6. No someter a instrucción a un personal que ejerce funciones de seguridad, cuando haya cometido una falta en el ejercicio de sus funciones.

7. No designar en otra área a una persona que ha incurrido en la misma falta dos veces, no obstante haber recibido la instrucción correspondiente.

8. No cumplir con la instrucción inicial o periódica para el personal de seguridad y no seguridad, conforme al PNISAC.

9. No mantener los registros de la instrucción que se ha impartido al personal de seguridad.

10. Presentar los planes de acción de medidas correctivas en un formato diferente al establecido en el PNCCSAC.

11. No designar un coordinador calificado y con autoridad jerárquica para facilitar el desarrollo de las ACCA.

12. Sustituir o hacer cambios, sin la debida autorización del CESAC, en los uniformes de los proveedores de servicios de seguridad privada.

13. Toda persona jurídica que realice cambio de domicilio y no notificarlo al CESAC.

14. No impartir la instrucción práctica de seguridad en el puesto de trabajo en virtud a lo dispuesto en el PNSAC y el PNISAC.

15. No tener los registros completos y actualizados sobre la instrucción de seguridad de conformidad a lo establecido en el PNISAC.

16. Portar de manera incorrecta el carné de identificación y de acceso o marbete vehicular del aeropuerto, en la zona de seguridad restringida o parte pública.

17. Expedir el carné de identificación y de acceso o marbete vehicular del aeropuerto, permanente o transitorio por un tiempo de vigencia mayor a lo establecido en el PNSAC.

18. No impartir la instrucción de concienciación de seguridad de la aviación civil de conformidad a lo establecido en el PNSAC y el PNISAC.

19. No disponer, a bordo de las aeronaves de vuelo comercial, de una lista de verificación o inspección de seguridad de aeronaves.

20. No incorporar en el sistema de cotejo del equipaje de bodega, los datos del equipaje de mano, cuando deban ser transportados en la bodega de la aeronave.

21. No mantener en los puestos de inspección los registros de las pruebas ordinarias diarias realizadas a los equipos de seguridad.

22. Expedir el carné de identificación y acceso aeroportuario, sin haber impartido la instrucción de concienciación de seguridad de la aviación al beneficiario del mismo.

23. No registrar las directivas de seguridad de enmiendas emanadas por el CESAC en sus respectivos programas de seguridad.

ARTÍCULO 26. Si se determina que un empleado o funcionario público en ocasión de consentir, participar, fomentar, estimular, encubrir o de cualquier forma permitir o alentar la comisión de cualesquiera de las faltas descritas en los artículos 43, 44 y 45 de la Ley núm.188-11, así como también en el presente reglamento, será sancionado con la multa más alta correspondiente al tipo de falta cometida.

CAPÍTULO IV
DEL PROCEDIMIENTO SANCIONADOR ADMINISTRATIVO

ARTÍCULO 27. El procedimiento sancionador se iniciará de oficio por el CESAC o por denuncias.

ARTÍCULO 28. La comprobación de los hechos o conductas que constituyan una falta de acuerdo a las disposiciones de la Ley núm. 188-11, sus programas y reglamentos, estará a cargo del miembro o funcionario del CESAC en servicio o que en el ejercicio de sus funciones se percate de la falta, el cual seguirá los procedimientos establecidos a fines de documentar la falta, observando el debido proceso de ley para garantizar un procedimiento imparcial y el ejercicio del derecho a la defensa que posee toda persona que está siendo investigada, conforme lo establece la Constitución de la República.

PÁRRAFO I. Los funcionarios o miembros del CESAC, que en el ejercicio de sus funciones detecten conductas o hechos que constituyan una falta administrativa de acuerdo a la Ley núm.188-11, podrán requerir una o más medidas correctivas, cuyo incumplimiento constituirá una nueva falta.

PÁRRAFO II. La Dirección General del CESAC, a través de la Dirección Jurídica, determinará y aplicará las sanciones administrativas resultantes de la comisión de faltas previstas en la Ley núm. 188-11, sus programas y reglamentos.

ARTÍCULO 29. Cuando se verifique la comisión de una de las faltas establecidas en la Ley núm.188-11, debe cumplirse para su sanción con el siguiente procedimiento, sin perjuicio a lo establecido en el Artículo 94 de dicha ley:

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 miembro o funcionario AVSEC 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 miembro o funcionario AVSEC del CESAC debe notificar a la parte interesada el contenido de la misma, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 41 de la Ley núm. 188-11, y de conformidad a este reglamento.

3. El modelo de las actas de registros estarán incorporadas en el PNSAC y en los PSA.

ARTÍCULO 30. MEDIDAS CAUTELARES O CORRECTIVAS. En el ejercicio de sus atribuciones, el Director General del CESAC dispondrá de 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 la aviación civil.

PÁRRAFO. Las medidas cautelares o correctivas serán ejecutorias no obstante la interposición de cualquier recurso contra las mismas. Los interesados podrán solicitar la suspensión de las medidas cautelares o correctivas, en caso de proceder, por las vías puestas a su disposición por la legislación nacional.

ARTÍCULO 31. De conformidad con el Artículo 18 de la Ley núm.188-11, las medidas cautelares o correctivas que el Director General del CESAC está facultado a imponer a toda persona física o moral, según aplique, son las siguientes:

1. Cartas de advertencia; pero no podrán enviarse más de dos (2) por la misma infracción.

2. Orden de instrucción obligatoria.

3. Suspensión temporal de operaciones aeroportuarias y aeronáuticas, en coordinación con las autoridades competentes, de un (1) día hasta quince (15) días.

4. Suspensión definitiva de operaciones aeroportuarias y aeronáuticas, en coordinación con las autoridades competentes.

5. Suspensión temporal de la certificación emitida por el CESAC, de un (1) día hasta quince (15) días.

6. Suspensión definitiva de la certificación emitida por el CESAC.

PÁRRAFO: El CESAC podrá ordenar una o más de las medidas cautelares o correctivas.

ARTÍCULO 32. El acto administrativo de la autoridad competente que ponga fin al procedimiento sancionador se formalizará por escrito, garantizando en todo momento el debido proceso que se aplicará a toda clase de acciones judiciales y administrativas, y será notificado a la parte interesada. Dicho acto incluirá la valoración de las pruebas practicadas y especialmente aquellas que constituyan los fundamentos básicos de la decisión, fijará los hechos y la persona física o jurídica que ha cometido la(s) falta(s) y la sanción o sanciones que se impongan, o bien, la declaración de no existencia de falta o responsabilidad.

ARTÍCULO 33. Cualquier notificación diferente a la mencionada en el precedente artículo será efectuada por escrito.

ARTÍCULO 34. La interposición de los recursos administrativos de reconsideración y jerárquicos suspenden la obligación de efectuar el pago de las sanciones pecuniarias determinadas hasta tanto intervenga la decisión sobre las mismas.

PÁRRAFO. Cuando el infractor sancionado recurra el acto administrativo adoptado, la decisión resultante de dicho recurso y los procedimientos de revisión que substancien el mismo no podrá suponer la imposición de sanciones más graves para el sancionado.

ARTÍCULO 35. Las personas físicas o jurídicas a las cuales se les hayan aplicado sanciones pecuniarias de acuerdo a lo establecido en la Ley núm. 188-11, y en el presente Reglamento, deberán efectuar el pago de la misma mediante cheque certificado dirigido al Tesorero Nacional para ser depositado en la Cuenta del Tesoro Nacional en el Banco de Reservas de la República Dominicana, destinada al fomento y desarrollo de la seguridad de la aviación civil. Dicho pago debe ser ejecutado en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles contado a partir de la notificación de la sanción, y la constancia del pago deberá ser depositada en la Dirección Jurídica del CESAC, para sus registros.

CAPÍTULO V
PRESCRIPCIÓN DE LA FALTA ADMINISTRATIVA

ARTÍCULO 36. Los plazos de prescripción de las faltas administrativas se contarán a partir de la fecha en que las faltas hayan sido cometidas o se haya tenido conocimiento de las mismas. En las faltas derivadas de una actividad continuada, la fecha inicial del cómputo será la de finalización de la actividad o la del último acto con el que la falta se consumó. Los plazos serán los siguientes:

1. Las Faltas Graves, establecidas en el Artículo 45 de la Ley núm. 188-11, prescribirán a los tres (3) años;

2. Las Faltas Moderadas, establecidas en el Artículo 44 de la Ley núm. 188-11, prescribirán a los dos (2) años;

3. Las Faltas Leves, establecidas en el Artículo 43 de la Ley núm. 188-11, prescribirán a los seis (6) meses.

ARTÍCULO 37. INTERRUPCIÓN. El plazo de la prescripción se interrumpirá con el inicio del procedimiento sancionador, con conocimiento del interesado o presunto responsable.

CAPÍTULO VI
DE LOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS Y JURISDICCIONALES

ARTÍCULO 38. ACTOS Y DECISIONES RECURRIBLES. Serán recurribles las decisiones o actos administrativos emanados del CESAC, en ejercicio de las atribuciones que le son conferidas por la Ley núm. 188-11. Las normas de seguridad no pueden ser recurridas directamente. En este sentido, sólo la parte directamente afectada por la aplicación de una directiva de seguridad emanada por el CESAC, frente a un acto dictado en ejecución de la misma, puede solicitar la impugnación de dicha norma.

ARTÍCULO 39. DERECHO A RECURRIR ACTOS Y DECISIONES. Conforme a lo previsto por el Artículo 99 de la Ley núm. 188-11, toda persona física o jurídica que se considere afectada por una decisión o acto administrativo emanado del CESAC podrá optar por agotar la vía administrativa, y, luego de agotado el procedimiento administrativo, podrá recurrir ante la Jurisdicción Contenciosa Administrativa o podrá recurrir el acto o decisión directamente ante la Jurisdicción Contenciosa Administrativa.

ARTÍCULO 40. ACTOS Y DECISIONES RECURRIBLES. Serán recurribles las decisiones o actos administrativos emanadas por el CESAC, en ejercicio de las atribuciones que le son conferidas por la Ley núm. 188-11. Las normas de seguridad no pueden ser recurridas directamente. En este sentido, sólo la parte directamente afectada por la aplicación de una directiva de seguridad emanada por el CESAC, frente a un acto dictado en ejecución de la misma, puede solicitar la impugnación de dicha norma.

ARTÍCULO 41. JURISDICCIONES COMPETENTES. Constituyen órganos y jurisdicciones competentes para el conocimiento de los recursos incoados contra las decisiones emanadas del CESAC, en el ejercicio de sus atribuciones, las entidades que se indican a continuación:

1. El Director General del CESAC, en cuanto al recurso de reconsideración.

2. La JAC, en cuanto al recurso jerárquico.

3. El Tribunal Superior Administrativo, en cuanto al recurso contencioso administrativo.

ARTÍCULO 42. DEL RECURSO DE RECONSIDERACIÓN. El Recurso de Reconsideración se hará mediante instancia depositada por escrito ante la Dirección General del CESAC, dirigida al Director General, la cual deberá contar, a pena de inadmisibilidad, con los siguientes requisitos:

1. Indicación de la decisión o acto recurrido, debiendo el mismo ser íntegramente transcrito o habiendo anexado copia íntegra a la instancia, descripción íntegra del dispositivo.

2. Nombre, ocupación u oficio, número de cédula de identidad o del documento de identificación aplicable, domicilio real y/o domicilio de elección del recurrente. Si se trata de una persona jurídica deberá indicarse las generales del representante legal de la misma, conforme sus documentos corporativos.

3. Señalar la fecha en que dicho acto o decisión le fue notificada.

4. Enunciación sucinta, ordenada y precisa, de los hechos y bases legales en que fundamenta el recurso.

5. La firma del recurrente, o, en su caso, de su representante legal. Si no sabe o no puede firmar el recurrente estampará sus huellas en presencia de dos (2) testigos, lo cual deberá ser debidamente certificado por notario público, quien hará constar que el recurrente no sabe o no puede firmar.

PÁRRAFO I. En caso de que el recurrente no tenga domicilio en la República Dominicana, deberá establecer un domicilio de elección en la ciudad de Santo Domingo, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana.

PÁRRAFO II. El plazo para interponer el recurso de reconsideración es de diez (10) días hábiles, contado a partir de la fecha en que la decisión o acto administrativo recurrible haya sido notificado al afectado.

PÁRRAFO III. El Director General del CESAC deberá dar respuesta al recurso de reconsideración en el plazo de quince (15) días hábiles siguientes a la interposición del mismo.

ARTÍCULO 43. DEL RECURSO JERÁRQUICO. La JAC es el órgano competente para conocer del recurso jerárquico interpuesto contra las decisiones emanadas del Director General del CESAC, en ocasión de los recursos de reconsideración conocidos por este último.

PÁRRAFO I. El recurso jerárquico deberá ser formalizado mediante instancia escrita, dirigida a la máxima autoridad de la JAC, cuya instancia deberá cumplir con las mismas formalidades exigidas para el recurso de reconsideración indicadas en los literales a), b), c) d) y e) del Artículo 41 del presente Reglamento.

PÁRRAFO II. El plazo para la interposición del recurso jerárquico es de veinte (20) días hábiles, contados a partir de la fecha de notificación de la resolución que resuelve el recurso de reconsideración.

PÁRRAFO III. La JAC deberá dar respuesta al recurso jerárquico en un plazo de quince (15) días hábiles siguientes a la interposición del mismo.

ARTÍCULO 44. Vencido el plazo de quince (15) días hábiles y el CESAC y la JAC no se hayan pronunciado sobre los recursos de reconsideración y jerárquico, respectivamente, el agraviado podrá incoar un amparo de cumplimiento ante el Tribunal Superior Administrativo.

ARTÍCULO 45. SIMPLICIDAD Y GRATUIDAD. Los actos, actuaciones y trámites para la interposición del recurso de reconsideración y del recurso jerárquico dentro de las respectivas instituciones, estarán libres de costos.

ARTÍCULO 46. DEL RECURSO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. El interesado podrá interponer un recurso contencioso administrativo ante el Tribunal Superior Administrativo contra las resoluciones emanadas de la JAC que resuelvan un recurso jerárquico. El plazo para interponer dicho recurso es de treinta (30) días hábiles contado a partir de la recepción de la notificación de la resolución que resuelva el recurso jerárquico.

PÁRRAFO. También procederá el recurso contencioso administrativo contra una decisión o acto del CESAC, pudiendo ser ejercido directamente y sin haber interpuesto y agotado los recursos administrativos de reconsideración y jerárquico para lo cual deberá interponer el mismo dentro de un plazo de treinta (30) días hábiles contado a partir de la notificación de la decisión o acto atacados. Dicho ejercicio directo se interpretará como una renuncia del interesado a su derecho de agotar las vías administrativas. No obstante lo anterior, una vez incoado el recurso administrativo que proceda, el recurrente estará obligado a agotar las vías administrativas antes de recurrir ante la Jurisdicción Contenciosa Administrativa.

TÍTULO VI
DE LA PERSECUCIÓN DE CRÍMENES Y DELITOS

CAPÍTULO I
DEL PROCESO DE INVESTIGACIÓN

ARTÍCULO 47. INFORMACIÓN DE INVESTIGACIÓN AL MINISTERIO PÚBLICO. Los funcionarios o miembros competentes del CESAC deben, a través de la Dirección General del CESAC, informar al Ministerio Público sobre las diligencias preliminares de la investigación, dentro de las setenta y dos (72) horas. En el caso de que se haya procedido a un arresto o detención, el plazo se reduce a veinticuatro (24) horas, en virtud de lo establecido en el Artículo 61 de la Ley núm. 188-11.

PÁRRAFO I. A los fines de documentar las diligencias, es suficiente con asentar en un acta única, en la cual se asentará, con la mayor exactitud posible, las informaciones relevantes para la investigación, y se dejará 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 proporcionen 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 48. OBTENCIÓN Y PROTECCIÓN DE LAS 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 49. 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 la ejecución de 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.

PÁRRAFO. En el caso de la comisión de un crimen o delito tipificado en la Ley núm.188-11, el CESAC tomará todas las medidas de preservación del lugar hasta tanto llegue el Ministerio Público. En dicho caso, las funciones del CESAC son puramente auxiliares a las del Ministerio Público.

ARTÍCULO 50. INTERVENCIÓN DE LAS AUTORIDADES DEL ESTADO. Para los casos de persecución de crímenes y delitos que atenten contra la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, el Director General del CESAC puede requerir el auxilio de otros organismos del Estado o dependencias gubernamentales que velan por la seguridad nacional.

PÁRRAFO. El Director General del CESAC debe acudir al Ministerio Público, o a las autoridades judiciales correspondientes, para que se tomen las medidas que no estén dentro de la competencia del CESAC, a fin de impedir la comisión de actos que puedan poner en peligro la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, salvo el caso de flagrancia.

ARTÍCULO 51. COMUNICACIÓN AL CESAC DE LA ACTUACIÓN DE LA 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 52. 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.

PÁRRAFO I. En dicho registro debe constar el día, la hora, el medio por el cual se obtuvo la información, el nombre y las generales de la persona que ofrece la información y del funcionario que la recibe, así como cualquier otra información necesaria para individualizar el registro.

PÁRRAFO II. En caso de que la información sea recibida de manera presencial, el informante firmará el acta que levante el miembro o funcionario del CESAC con la denuncia correspondiente. Es obligación de todos los miembros o funcionarios del CESAC, y de todas las personas físicas que obtengan conocimiento de actos que atenten contra la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil, de informar dicha situación a la autoridad competente. En el caso de las personas que laboren en el CESAC dicha información debe ser comunicada a la máxima autoridad de la institución presente, conforme la cadena de mando del CESAC.

ARTÍCULO 53. LEVANTAMIENTO DE ACTA DE CRIMEN O DELITO. Una vez comprobado el acto que atente contra la seguridad de la aviación civil, el miembro o funcionario actuante debe levantar el acta o informe que corresponda, con una relación circunstanciada de los hechos, autores o presuntas víctimas y demás elementos probatorios. Asimismo, en el acta se hará constar el uso de armas de cualquier tipo, si los presuntos agraviados o víctimas murieron o sufrieron heridas graves y, específicamente en el caso de sedición, cualesquiera circunstancias que pudieran implicar un aumento de las penas, al amparo del Artículo 86 de la Ley núm. 188-11 o exención de responsabilidad conforme al Artículo 88 de la referida ley.

PÁRRAFO I. El acta o informe deberá ser firmada por el miembro o funcionario actuante y, de ser posible, por uno o más testigos. Bajo esas formalidades, dicha acta o informe puede ser incorporada al juicio para su lectura, sin perjuicio de que el miembro o funcionario actuante y el testigo instrumental puedan ser citados para prestar su testimonio.

PÁRRAFO II. El CESAC es la entidad encargada de remitir a la autoridad judicial correspondiente las actas o informes levantados por los miembros o funcionarios actuantes en el ejercicio de sus funciones. La remisión formal del acta o informe original a la autoridad judicial correspondiente será efectuada por la máxima autoridad del CESAC en el lugar donde se haya cometido el crimen o delito. Una copia del acta o informe de que se trate permanecerá en custodia de la Dirección Jurídica del CESAC.

ARTÍCULO 54. En el caso de que producto de la comisión de un acto de interferencia ilícita sea necesaria la detención de uno o más 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, previa autorización del Director General del CESAC y en coordinación con las autoridades competentes del IDAC.

PÁRRAFO. En este sentido, el miembro o funcionario que realice la detención deberá levantar un acta o informe, con una relación circunstanciada de los hechos, autores, presuntas víctimas y demás elementos probatorios.

ARTÍCULO 55. 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, victimas y demás elementos probatorios para ser entregada al CESAC, para que éste la remita a la autoridad judicial competente.

PÁRRAFO I. El acta o informe debe ser firmada por el comandante y, de ser posible, por uno o más testigos. Bajo estas formalidades dicha acta o informe puede ser incorporada al juicio para su lectura, sin perjuicio de que el comandante y el testigo puedan ser citados para prestar su testimonio.

PÁRRAFO II. Dicha acta o informe debe ser redactada y entregada a la autoridad del CESAC en el aeropuerto, para que ésta disponga su remisión a la autoridad judicial competente. Se le otorgará una (1) copia al comandante de la aeronave y otra a la Dirección Jurídica del CESAC, para que sea registrada en el libro destinado para esos fines.

ARTÍCULO 56. Los funcionarios o miembros del CESAC sólo pueden arrestar a los imputados en los casos que el Código Procesal Penal, la Ley núm.188-11 y las leyes especiales lo autoricen, con estricto apego 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 requiera 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 con 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.

CAPÍTULO II
DE LA DETENCIÓN Y ARRESTO DE PERSONAS

ARTICULO 57. 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 cuando ésta se encontrare dentro del perímetro de un aeropuerto bajo el control del CESAC.

ARTICULO 58. 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. En los casos de que el arresto se realice sin orden judicial previa, los funcionarios o miembros del CESAC que practiquen el arresto deben poner a la persona, 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.

ARTICULO 59. Los miembros o funcionarios del CESAC que procedan al arresto deberán levantar un acta del mismo la cual se remitirá a la autoridad judicial competente. Dicha acta deberá dar constancia del lugar, día y hora del arresto, la orden o circunstancia en que ocurre, los funcionarios o miembros responsables de la ejecución y del cumplimiento de los principios básicos de actuación establecidos en el Artículo 58 de la Ley núm. 188-11. La Dirección General del CESAC podrá mediante Directiva de Seguridad, establecer los modelos de formularios pertinentes a estos fines, así como los de cualquier acta que deba prepararse al amparo de las disposiciones de la Ley núm. 188-11.

CAPÍTULO III
DE LA INCAUTACIÓN DE OBJETOS

ARTÍCULO 60. DE LA INCAUTACIÓN DE OBJETOS EN LOS PUNTOS DE INSPECCIÓN. Los funcionarios o miembros 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 o internacionales, su transportación esté prohibida a bordo de una aeronave o se requiera de una autorización especial para ello.

PÁRRAFO. El CESAC determinará, mediante Directiva de Seguridad, la actualización de la lista de artículos prohibidos a los cuales se refiere el presente artículo. En la medida de lo posible, dicho listado será hecho público mediante aviso en un área del aeropuerto visible a los pasajeros, sin que dicho aviso pueda ser considerado limitativo.

ARTÍCULO 61. DE LA INCAUTACIÓN DE OBJETOS RELACIONADOS CON LA COMISIÓN DE CRÍMENES Y DELITOS. 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, esté prohibida su transportación o se requiera de una autorización especial para ello.

PÁRRAFO I.- Si esta incautación está relacionada, por su naturaleza, 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 para 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, dichos objetos serán entregados a las autoridades que sean competentes para recibirlos

ARTÍCULO 62. CUSTODIA Y DESTINO DE LOS OBJETOS INCAUTADOS. Los objetos incautados producto de la comisión de un crimen o delito serán enviados al Ministerio Público, salvo cuando la investigación sea compleja, existan obstáculos insalvables o cuando los objetos deban ser sometidos previamente a exámenes técnicos o científicos. Los objetos incautados serán remitidos al Ministerio Público inmediatamente después de la realización de dichos exámenes por parte de la autoridad competente.

TÍTULO VIII
DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AÉREO

CAPÍTULO I
DEL COMITÉ DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AÉREO

ARTÍCULO 63. Para los fines y objetivos del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, establecido en el Artículo 29 de la Ley núm. 188-11, se crea un Comité que fungirá como un órgano colegiado interinstitucional del Estado, responsable de prestar todo el apoyo requerido por la Fuerza Aérea de República Dominicana (FARD) para el

cumplimiento de sus responsabilidades de vigilancia, control, protección y defensa del espacio aéreo nacional en aquellos casos en que sea necesario contrarrestar operaciones ilegales que puedan afectar la seguridad de la aviación civil.

PÁRRAFO: Este Comité se denomina COMITÉ DE SEGURIDAD Y DEFENSA DEL ESPACIO AEREO (COSDEA).

ARTÍCULO 64. El Comité de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, estará integrado por:

1. El Comandante General de la Fuerza Aérea de República Dominicana (FARD), quien lo presidirá.

2. El Director General del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC).

3. El Director General del Cuerpo Especializado en Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC).

4. El Director Ejecutivo del Departamento Aeroportuario (DA).

5. El Presidente de la Dirección Nacional de Control de Drogas (DNCD).

6. El Director del Departamento Nacional de Investigaciones (DNI).

7. El Director de Inteligencia del Estado Mayor Conjunto del Ministerio de Defensa (J-2).

8. La persona jurídicamente responsable de otras instituciones integradas mediante decreto al Sistema de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo Nacional, en virtud de lo dispuesto en el Artículo 29 y párrafo de la Ley núm.188-11.

PÁRRAFO I: El Comandante del Comando de Defensa Aérea de la FARD fungirá como Secretario del Comité, quien deberá participar en las reuniones, con voz, pero sin voto.

PÁRRAFO II: El pleno del Comité estará integrado por el presidente, los miembros titulares y el secretario.

PÁRRAFO III: El Comité se reunirá en sesión ordinaria cada seis (6) meses y de manera extraordinaria cuando sea convocado por el Presidente del Comité, a iniciativa propia o a solicitud de cualquiera de los miembros titulares.

PÁRRAFO IV: El quórum requerido para el Comité reunirse y decidir válidamente será el de cincuenta más uno de los miembros. En caso de empate en las votaciones, el voto del presidente será decisivo.

PÁRRAFO V: El presidente y los demás miembros titulares podrán hacerse representar por un funcionario competente de su institución con jerarquía y con delegación de autoridad para tomar decisiones.

PÁRRAFO VI: En caso de que se susciten discrepancias de criterios relacionadas con los deberes asignados a los miembros en el ámbito del COSDEA, éstos se dirimirán en el Pleno del CONASAC.

ARTÍCULO 65.- El Comité podrá constituir comisiones y grupos de trabajo especializados para el estudio de determinados asuntos, en la forma que establezca dicho Comité.

PÁRRAFO I. Las comisiones y grupos de trabajo tendrán la consideración de órganos de trabajo del COSDEA y estarán integradas por los representantes que designen las instituciones u organismos miembros del Comité, y presididos por quienes éste decida.

PÁRRAFO II. 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.

ARTÍCULO 66: Son atribuciones del COSDEA:

1. Coordinar, al más alto nivel, las actividades en materia de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo entre los diferentes órganos del Estado involucrados en la aplicación y cumplimiento de las medidas de seguridad contenidas en la Ley núm. 188-11.

2. Gestionar a nivel estratégico todo lo relacionado con el Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo Nacional.

3. Colocar a disposición del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo Nacional todos los recursos que pudiera necesitar para su buen funcionamiento.

4. Velar y coordinar la mejora continua de los medios y recursos necesarios para garantizar el intercambio de información, comunicaciones y data en tiempo real y relacionadas con la vigilancia y control del espacio aéreo al Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C3) de la FARD, que puedan afectar la seguridad de la aviación civil y de la soberanía nacional.

5. Mantener un constante intercambio de información con los componentes del sistema, con el fin de tomar las medidas de lugar.

6. Velar que las informaciones suministradas a través del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo Nacional, no sean utilizadas para fines ajenos a la seguridad y defensa del espacio aéreo nacional.

7. Es responsabilidad de cada uno de los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo Nacional mantener un equipamiento y entrenamiento continuo de su personal para cumplir con las misiones encomendadas en materia de vigilancia del espacio aéreo.

8. Disponer las medidas de coordinación necesarias para la eficaz actuación de las autoridades civiles, militares y de los organismos de seguridad del Estado, que forman parte del Sistema de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, para prevenir o afrontar cualquier vuelo ilícito que ponga en peligro la seguridad de la aviación civil o cualquier otra actividad de crímenes conexos dentro del espacio aéreo nacional.

9. Mantener una constante evaluación sobre la aplicación de dichas medidas y formular recomendaciones para modificar las mismas, como resultado de información sobre nuevas amenazas, evolución de la tecnología y las técnicas de seguridad y defensa del espacio aéreo, entre otros factores.

ARTÍCULO 67. La FARD creará, como organismo interno, un Consejo de Vigilancia y Defensa Aérea. Dicho órgano tendrá como función principal la planificación permanente y asesoramiento directo al órgano superior de la FARD con la finalidad de lograr una gestión óptima en la mejora y mantenimiento continuo del equipamiento necesario para la plataforma de vigilancia y defensa aérea de la FARD, en el cual se utilizarán los recursos asignados mediante la Ley núm. 188-11.

PÁRRAFO: Para la aplicación, uso y distribución de los recursos provenientes de la tasa especializada, el consejo asesorará al Comandante General de la FARD. Dichos recursos solo serán utilizados en la mejora y mantenimiento continuo del equipamiento necesario, así como en la capacitación del personal, para que la FARD cumpla con su participación según lo establecido en la Ley núm. 188-11.

ARTICULO 68. La FARD creará la estructura organizacional y operacional del Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C3) de acuerdo con su reglamento interno para el manejo eficiente de todas las informaciones, equipamientos, herramientas tecnológicas, recursos y personal, en cumplimiento de lo establecido en el Título IV Capítulo I de la Ley núm. 188-11.

PÁRRAFO: El Comandante General de la FARD designará a un oficial superior de la institución, de la especialidad de defensa aérea y con los requisitos establecidos en el reglamento interno de la FARD, para dirigir este centro.

ARTÍCULO 69. El Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C3) de la FARD estará compuesto por una estructura operacional definida de la siguiente manera:

1. Un Sistema de Detección, Vigilancia y Alerta Temprana compuesto por radares de la FARD, del IDAC, y de cualquier otra entidad nacional y/o internacional con las cuales se hayan suscritos acuerdos.

2. Aeronaves de la FARD y de otros países con los cuales se hayan suscritos acuerdos.

3. Personal capacitado y entrenado para cumplir con la misión de vigilancia, control y seguridad del espacio aéreo.

4. Las infraestructuras físicas y aeronáuticas que permita que las aeronaves utilizadas en las operaciones puedan operar en óptimas condiciones de seguridad.

5. Un Sistema de Comunicaciones con la capacidad de enlazar los medios aéreos, terrestres y navales, así como con los demás organismos envueltos en la identificación de aeronaves y en las toma de decisiones.

6. Cualquier software, hardware y equipo tecnológico de instituciones integrantes nacionales e internacionales que apoyen las operaciones de vigilancia y defensa.

7. Los bancos de datos de instituciones nacionales e internacionales integrantes del sistema, que aportan informaciones sensitivas sobre el blanco aéreo que pueda afectar la seguridad de la aviación civil.

ARTÍCULO 70. Todos los integrantes del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo enviarán al Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C3) de la FARD todas las informaciones sensitivas y otras que resulten necesarias e inmediatas que tengan disponibles, el cual las recibirá, procesará, clasificará, diseminará y almacenará con el objetivo de prevenir o afrontar cualquier vuelo ilícito que ponga en peligro la seguridad de la aviación civil o cualquier otra actividad de crímenes conexos dentro del espacio aéreo nacional.

ARTÍCULO 71. El Centro de Comando, Control y Comunicaciones (C3) complementará sus tareas con los sensores de vigilancia del Sistema de Control de Tránsito Aéreo del Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), el cual también suministrará informaciones relativas a meteorología aeronáutica, los planes de vuelo, las cartas aeronáuticas, así como cualquier otra información que sea requerida para uso operacional.

ARTÍCULO 72. Los medios que integran el Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo deberán tener capacidad de interconexión con los sistemas de sensores de detección, vigilancia y alerta temprana de países con los que se hayan suscritos acuerdos y otros organismos de inteligencia nacional e internacional, debiendo incorporar la tecnología que permita el funcionamiento del sistema y que pueda ser expandida y actualizada en el futuro.

ARTÍCULO 73. Cuando en situación de excepción o emergencia le corresponda a la Fuerza Aérea de República Dominicana asumir el control del tránsito aéreo del espacio aéreo nacional, según lo estipulado en la Ley núm.188-11, deberá en todo momento cumplir con las normativas de seguridad aeronáutica establecidas por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y por las leyes competentes.

ARTICULO 74. Todos los miembros del Comité de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo deben proporcionar los recursos materiales y humanos necesarios para mantener una buena comunicación e intercambio de información, a fin de garantizar una efectiva vigilancia y control del espacio aéreo en caso de emergencia.

ARTICULO 75. El IDAC, en el marco de la cooperación interinstitucional y de las relaciones cívico-militar, pondrá sus instalaciones académicas e instructores a disposición de la Fuerza Aérea de la República Dominicana para que, con la debida coordinación, sean efectuados los entrenamientos recurrentes del personal especializado en control de tránsito aéreo que considere necesario, a fin de que pueda contar con los conocimientos y habilidades para notificar a la institución cualquier información sobre asuntos ilícitos, así como cumplir con lo estipulado en la Ley núm.188-11, en caso de crisis que conlleven a la declaración de un estado de excepción.

ARTÍCULO 76. Para los fines de establecer y reforzar los lazos de cooperación mutua se instituye el establecimiento de un enlace permanente o punto de contacto (POC) entre la Fuerza Aérea de Republica Dominicana (FARD) y el Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), el cual tendrá como propósito facilitar las coordinaciones necesarias entre las dependencias militares y de aviación civil que garanticen el desempeño seguro de las operaciones.

ARTÍCULO 77. El Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC) y las demás entidades que intervienen en la aviación civil dominicana pondrán a disposición del Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, toda información de vigilancia y control del tránsito aéreo, así como de comunicaciones, data e intercambio de información en tiempo real. En el caso específico del IDAC, éste deberá aportar el banco de datos de las aeronaves, pilotos y pistas.

ARTÍCULO 78. Los organismos de inteligencia del Estado que pertenezcan al Sistema Nacional de Seguridad y Defensa del Espacio Aéreo, designarán el personal que sirva de enlace para las coordinaciones de información, con suficiente capacidad y autoridad para acceder al banco de datos de sus respectivas organizaciones, con el objeto de que puedan suministrar información sensitiva para la toma de decisiones en tiempo hábil y oportuno.

ARTÍCULO 79. El IDAC y el Departamento Aeroportuario (DA), dentro de sus respectivas competencias legales en cuanto a la autorización de la construcción y operación de un aeródromo, pista de aterrizaje y helipuerto, deberán velar porque el propietario o usuario, previo a la emisión de su permiso, tenga una certificación de No Objeción por parte de la FARD, otorgada por la institución, luego de que éstos reúnan los siguientes requisitos:

1. Depuración de los propietarios o usuarios.
2. Estudio de factibilidad.
3. Programa de Seguridad Física.

PÁRRAFO I. La FARD dará una certificación de No Objeción para la construcción y operación de un aeródromo, pista de aterrizaje y helipuerto luego de la debida depuración a los propietarios y/o usuarios. La FARD recomendará a los operadores que implementen los programas de seguridad operacional como lo establece el IDAC.

PÁRRAFO II. En caso de que el personal que brinde seguridad física sea militar, la FARD deberá velar porque las instalaciones donde se alojarán sean adecuadas, así como el abastecimiento logístico respecto a su alimentación, alojamiento, comunicación, y demás aspectos.

PÁRRAFO III. La FARD realizará un estudio de factibilidad en el que evalúe la ubicación y uso de la pista a construir, de manera que no afecte el buen desenvolvimiento de las operaciones aéreas en el espacio aéreo nacional.

TÍTULO IX
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 80. DISPOSICIÓN DEROGATORIA. El presente Reglamento deroga todas las disposiciones reglamentarias anteriores al mismo en todos aquellos aspectos en los cuales le sean contrarias. Todas las disposiciones que se refieran al CESAC, y que no hayan sido expresa o implícitamente derogadas, en lo adelante se entenderá que se refieren al CESAC.

ARTÍCULO 81. ENTRADA EN VIGENCIA. El presente Reglamento entrará en vigencia después de su publicación, cuando hayan transcurridos los plazos establecidos en el Código Civil Dominicano.

DADO en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, capital de la República Dominicana, a los veintisiete (27) días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis (2016), años 173 de la Independencia y 154 de la Restauración.

DANILO MEDINA